

GUIDE
COMMUN
CAM/CAG

SOMMAIRE

Interception des aéronefs civils	CAM/CAG 3-4
Signaux optiques utilisés en circulation d'aérodrome	CAM/CAG 5-6
Recherche et sauvetage	CAM/CAG 7-8
Service de sauvetage et lutte contre l'incendie	CAM/CAG 9-10
Résistance des chaussées	CAM/CAG 11

INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS

Réf : RCAM Appendice 1 § 2-AIP ENR1.12

Chaque Etat contractant de l'OACI peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire (article 9 de la convention relative à l'aviation civile internationale).

Les circonstances suivantes peuvent être envisagées :

- a) recherche de l'identité d'un aéronef.
- b) conduire un aéronef en dehors d'une zone déterminée.
- c) inviter l'aéronef intercepté à atterrir pour des raisons de sécurité sur un aéroport désigné.

Les signaux visuels, définis dans le tableau ci-après, ne seront utilisés que lorsque l'aéronef ne pourra être identifié par d'autres moyens ou lorsque les instructions ne pourront être transmises par d'autres méthodes, et dans ce cas exclusivement sur ordre des autorités chargées de la défense aérienne. L'interception sera effectuée avec toutes les précautions nécessaires à la sécurité de l'aéronef intercepté et de manière que cette opération n'ait aucun inconvénient pour ses occupants.

Mesures à prendre par l'aéronef intercepté :

- a) suivre les instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément au tableau ci-après.
- b) aviser, si possible, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
- c) essayer d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme approprié de contrôle d'interception, en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol, et, si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243 MHz.
- d) s'il est doté d'un transpondeur, émettre le groupe codé 7700 sur le mode A, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne
- e, f) si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels ou par radio, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.

Séries	Signaux de l'aéronef intercepteur et réponses de l'aéronef intercepté	
1	Signaux de l'INTERCEPTEUR	Signification
	De jour et de nuit : Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position (et les feux d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à la gauche de l'aéronef intercepté (ou à sa droite si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage en palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu. <i>Note 1 : les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus.</i> <i>Note 2 : si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'intercepteur ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.</i>	Vous avez été intercepté. Suivez moi.
	Réponse de l'INTERCEPTÉ	Signification
	De jour et de nuit : Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position et suivre.	Compris, j'obéis
2	Signaux de l'INTERCEPTEUR	Signification
	De jour et de nuit : Exécuter une manoeuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.	Vous pouvez continuer.
	Réponse de l'INTERCEPTÉ	Signification
	De jour et de nuit : Balancer l'appareil	Compris, j'obéis
3	Signaux de l'INTERCEPTEUR	Signification
	De jour et de nuit : Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissages fixes et survoler la piste en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il s'agit d'hélicoptères, l'hélicoptère intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage.	Atterrissez sur cet aéroport
	Réponse de l'INTERCEPTÉ	Signification
	De jour et de nuit : Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissages fixes, suivre l'aéronef intercepteur et, si après le survol de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères, il est jugé possible d'atterrir en sécurité, procéder à l'atterrissage.	Compris, j'obéis

Séries	Signaux de l'aéronef intercepteur et réponses de l'aéronef intercepté	
4	Signaux de l'INTERCEPTÉ	Signification
	De jour et de nuit : Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service ou de l'aire d'atterrissage en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères à une hauteur supérieure à 300 m (1000 ft), mais inférieure à 600 m (2000 ft) (dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m (170 ft), mais inférieure à 100 m (330 ft)) au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous les autres feux utilisables.	Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome.
	Réponse de l'INTERCEPTEUR	Signification
	De jour et de nuit : S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la série 1 prescrits pour l'intercepteur.	Compris, suivez-moi.
	De jour et de nuit : S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la série 2 prescrits pour l'intercepteur.	Compris, Vous pouvez continuer.
5	Signaux de l'INTERCEPTÉ	Signification
	De jour et de nuit : Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux clignotants.	Il m'est impossible d'obéir.
	Réponse de l'INTERCEPTEUR	Signification
	De jour et de nuit : Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris
6	Signaux de l'INTERCEPTÉ	Signification
	De jour et de nuit : Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.	En détresse
	Réponse de l'INTERCEPTEUR	Signification
	De jour et de nuit : Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris

Signaux visuels employés pour avertir un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite ou réglementée ou qu'il vole dans une zone dangereuse ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse.

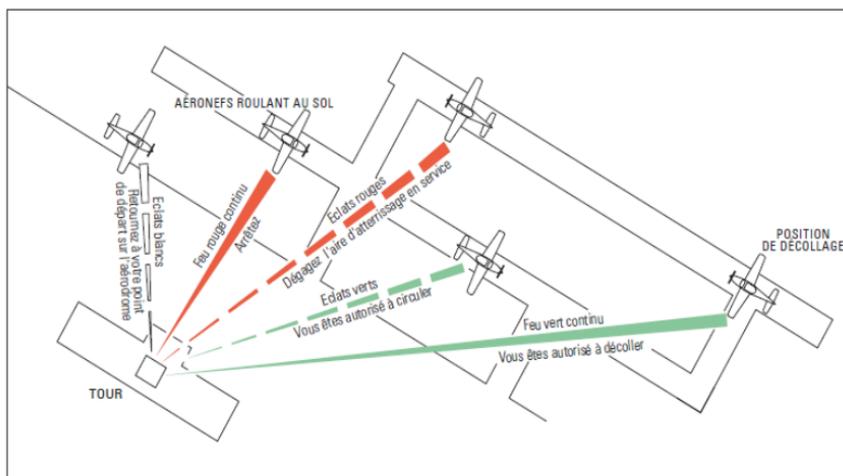
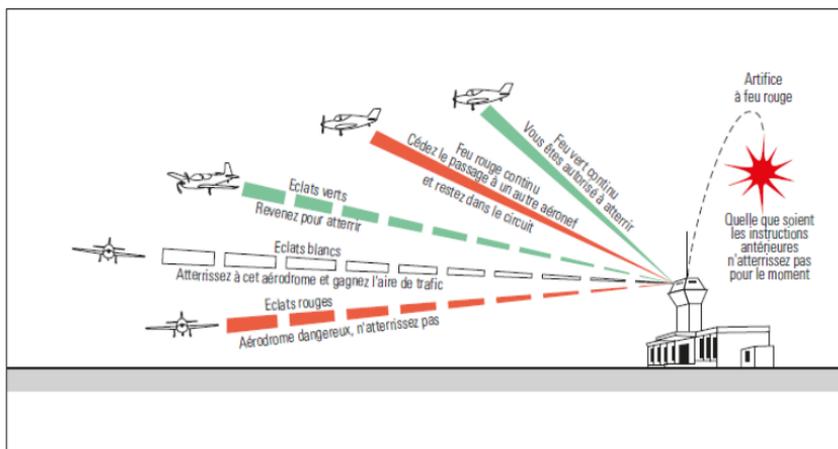
Réf : RCAM Ap 1 § 3-AIP ENR1.12

De jour ou de nuit : une série de projectiles tirés du sol à des intervalles de dix secondes produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts, indique à un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite ou réglementée, ou qu'il vole dans une zone dangereuse, ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse et qu'il doit prendre les dispositions qui s'imposent.

SIGNAUX OPTIQUES UTILISÉS EN CIRCULATION D'AÉRODROME

Réf : RCAM Appendice1 §4 - VAC GEN1.1 SIG 03

4.1 Signaux lumineux et pyrotechniques



Signaux d'accusé de réception des aéronefs

a) En vol :

1) de jour : en balançant les ailes (ce signal n'est pas utilisé sur le parcours de base et sur le parcours final de l'approche) ;

2) de nuit : en éteignant et en allumant deux fois les projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de position.

b) Au sol :

1) de jour : en remuant les ailerons ou la gouverne de direction ;

2) de nuit : en éteignant et en allumant deux fois les projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de position.

4.2 Signaux visuels au sol



Atterrissage ou décollage.
Landing or take-off direction.



Direction du décollage exprimée en dizaines de degrés du compas magnétique arrondies à la dizaine la plus proche.
Direction for take-off expressed in units of 10 degrees to the nearest 10 degrees of the magnetic compass.



Tour de piste à droite.
Right hand traffic circuit.



Interdiction d'atterrir.
Landing prohibited.



"Attention", prendre des précautions spéciales à l'atterrissage.
Need for special precautions while landing.



Vols de planeurs en cours au-dessus de l'aérodrome.
Glider flights in operation above the aerodrome.



Atterrissage et décollage interdits en dehors des pistes.
Roulage interdit en dehors des voies de circulation.
*Landing and take-off prohibited outside runways.
Taxiing prohibited outside taxiways*



Atterrissage et décollage interdits en dehors des pistes.
Roulage autorisé en dehors des voies de circulation.
*Landing and take-off prohibited outside runways.
Taxiing authorized outside taxiways.*



Indique les zones impropres aux manoeuvres des aéronefs.
Indicates an area unfit for movement of aircraft.



Bureau de piste.
Reporting office.

RECHERCHE ET SAUVETAGE

Réf : MILAIP GEN 3.6 - AIP GEN 3.6

Direction des opérations SAR

La direction des opérations de recherches et de sauvetage appartient :

- en France métropolitaine : à l'Armée de l'Air et de l'Espace qui la confie, dans la région de recherche et de sauvetage, au commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes (CDAOA) par l'intermédiaire de l'ARCC Lyon
- dans les départements et territoires d'outre-mer : à la DGAC qui agit par l'intermédiaire de ses directions régionales ou de ses services locaux
- dans les secteurs maritimes : au commandement maritime compétent dans la région maritime considérée, au moyen de son ARSC. (BREST - CHERBOURG - TOULON) après délégation de l'ARCC Lyon.

ARCC Lyon 12.942

P1 : 09.74.78.66.09 - P2 : 191 - P3 : 04.72.54.86.86

Internet : rcclyon@gmail.com

LFXVYCYX

Indicatif radio : RAMBERT SAR

Le service d'alerte et d'assistance

a) Bénéficiaires

Le service d'alerte et d'assistance est assuré :

- ➔ A tous les aéronefs auxquels est rendu le service du contrôle de la circulation aérienne ;
- ➔ A tout autre aéronef ayant communiqué un plan de vol ;
- ➔ A tout aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite ;
- ➔ A tout aéronef n'ayant pas communiqué de plan de vol, lorsqu'un organisme de la circulation aérienne estime qu'il possède suffisamment d'éléments lui permettant de douter de la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants.

b) L'assistance

L'assistance a pour but d'aider à la conduite d'un aéronef en difficulté.

Elle est assurée aux aéronefs évoluant selon les règles de la CAM dont les difficultés sont signalées à un organisme de la CAM.

L'assistance au profit d'aéronef évoluant selon les règles de la CAG qui se signale en difficulté est effectuée dans le cadre de l'assistance à personne en danger.

Définition des phases d'urgence

Sans préjudice des autres circonstances qui peuvent justifier une telle mesure, les organismes des services de la circulation aérienne militaire alertent l'ARCC Lyon dès qu'un aéronef est considéré comme étant en difficulté, dans les cas suivants :

a) Phase d'incertitude (INCERFA) :

- ➔ Lorsque aucune communication n'a été reçue d'un aéronef dans les 30 minutes qui suivent l'heure à laquelle une communication aurait dû être reçue ou l'heure à laquelle a été effectuée la première tentative infructueuse de communication avec cet aéronef, si cette dernière heure est antérieure à la première ; ou
- ➔ Lorsqu'un aéronef n'arrive pas dans les 30 minutes qui suivent la dernière heure d'arrivée prévue notifiée aux organismes des services de la circulation aérienne ou la dernière heure d'arrivée prévue calculée par ces organismes, si cette dernière heure est postérieure à la première.

b) Phase d'alerte (ALERFA) :

- ➔ Lorsque, après la phase d'incertitude, les tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef ou les demandes de renseignements à d'autres sources appropriées n'ont apporté aucune information sur l'aéronef ; ou
- ➔ Lorsqu'un aéronef qui a reçu l'autorisation d'atterrir n'atterrit pas dans les 5 minutes qui suivent l'heure prévue d'atterrissage et qu'il n'a pas été établi de nouvelle communication avec l'aéronef ; ou
- ➔ Lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis, sans que, toutefois, l'éventualité d'un atterrissage forcé soit probable
- ➔ Lorsque l'on sait ou que l'on croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite.

c) Phase de détresse (DETRESFA) :

- Lorsque, après la phase d'alerte, l'échec de nouvelles tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef et de nouvelles demandes de renseignements plus largement diffusées indiquent que l'aéronef est probablement en détresse ; ou
- Lorsque l'on estime que l'aéronef a épuisé son carburant ou que la quantité qui lui reste est insuffisante pour lui permettre de se poser en lieu sûr ; ou
- Lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis au point qu'un atterrissage forcé est probable ; ou
- Lorsque l'on a été informé ou qu'il est à peu près certain que l'aéronef a effectué un atterrissage forcé ou est sur le point de le faire,

La procédure d'alerte

Les phases d'urgence sont proposées ou déclenchées à la suite :

- de la connaissance d'un accident ;
- de la réception :
 - d'un message de détresse, d'urgence ou de demande d'assistance;
 - d'un signal de détresse ou d'urgence ;
- du manque d'information sur un aéronef.

a) Déclenchement suite à la connaissance d'un accident

Tout organisme ayant connaissance d'un accident déclenche directement la phase de détresse «DETRESFA»

b) Déclenchement suite à la réception d'un message ou d'un signal d'urgence ou de détresse

Les phases d'urgence sont proposées ou déclenchées par l'organisme ayant reçu un message ou un signal d'urgence ou de détresse.

Pour un aéronef en CAG, les phases d'urgence sont déclenchées par le CRNA sur proposition de l'organisme CAM avec en copie l'ARCC Lyon .

Lorsqu'il y a doute sur le type de circulation auquel appartient l'aéronef, les procédures de déclenchement CAM sont utilisées, le CRNA est destinataire, pour information, des messages correspondants.

La réception d'un message ou d'un signal d'urgence entraîne le déclenchement d'une phase d'alerte «ALERFA» suivi en cas d'évolution défavorable d'une assistance, d'une phase de détresse «DETRESFA» déclenchée par l'organisme dirigeant l'assistance.

La réception d'une balise de détresse entraîne le déclenchement d'une phase «ALERFA».

La réception d'un message ou d'un signal de détresse entraîne le déclenchement d'une phase de détresse «DETRESFA».

c) Déclenchement suite à un manque d'information

Les phases d'urgence sont déclenchées à la suite du manque d'information sur un aéronef en CAM dans les conditions suivantes (Tableau suivant)

SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

Réf : AIPAD 1.2.1

Références réglementaires (AIP AD 1.2.1.1)

Les aérodromes français relèvent soit de la réglementation européenne pour ceux disposant d'un certificat de sécurité aéroportuaire européen, dont la liste figure dans la section AD 1.5 des AIP métropole, CAR-SAMNAM et RUN, soit de la réglementation nationale.

Détermination du niveau de protection SSLIA (AIP AD 1.2.1.2)

La catégorie d'aérodrome est définie suivant les caractéristiques de l'avion (longueur hors-tout et largeur du fuselage) utilisant normalement l'aérodrome.

Le niveau de protection SSLIA (RFFS) des aérodromes est déterminé en fonction du nombre de mouvements des aéronefs les plus dimensionnants

Niveau de protection requis pour certaines opérations aériennes (sans transport de passagers) AIP AD 1.2.1.2.1

La nature des opérations et la détermination du niveau de protection diffèrent selon le régime réglementaire applicable :

Aérodromes certifiés européens : les opérations concernées et les niveaux de protection associés sont décrits dans le règlement 139/2014 – AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) point (c)

Niveau de protection AD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Niveau SSLIA requis	1	2	3	4	5	5	6	6	7	7

Aérodrome non certifiés européens : les opérations concernées et les niveaux de protection associés sont décrits dans l'article D.213-2 du code de l'aviation civile et dans l'article 2 de l'arrêté du 18 janvier 2007 modifié. Pour ces mouvements, la longueur hors-tout de l'avion prise en compte est divisée par trois lors du calcul du niveau de protection.

Moyens disponibles du SSLIA sur les aérodromes certifiés européens (AIP AD 1.2.1.3.1)

L'exploitant d'aérodrome doit disposer d'un agent extincteur principal (de niveau A, B ou C), et d'un agent complémentaire. Ces exigences sont décrites dans les tableaux suivants :

Niveaux de protection de l'aérodrome (1)	Quantité minimale d'agents extincteurs						Agents complémentaires	
	Mousse satisfaisant au niveau A de performance		Mousse satisfaisant au niveau B de performance		Mousse satisfaisant au niveau C de performance		Poudres chimiques (kg) (8)	Débit (kg/sec) (9)
	Eau (L) (2)	Débit solution de mousse L/min (3)	Eau (L) (4)	Débit solution de mousse L/min (5)	Eau (L) (6)	Débit solution de mousse L/min (7)		
1	350	350	230	230	160	160	45	2.25
2	1000	800	670	550	460	360	90	2.25
3	1800	1300	1200	900	820	630	135	2.25
4	3 600	2 600	2 400	1800	1 700	1100	135	2.25
5	8100	4 500	5 400	3000	3 900	2 200	180	2.25
6	11800	6000	7 900	4000	5 800	2 900	225	2.25
7	18 200	7 900	12100	5 300	8 800	3 800	225	2.25
8	27 300	10 800	18 200	7 200	12 800	5100	450	4.5
9	36400	13 500	24300	9000	17100	6 300	450	4.5
10	48200	16 600	32 300	11200	22800	7 900	450	4.5

Niveau de protection AD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Véhicules SSLIA	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3

Les moyens humains sont déterminés par l'exploitant d'aérodrome.

Moyens disponibles du SSLIA sur les Aérodrômes non certifiés européens (AIPAD 1.2.1.3.1) :

Les moyens sont décrits dans l'annexe I de l'arrêté du 18 janvier 2007.

Les quantités minimales d'agents extincteurs et le nombre de véhicules sont identiques à celles exigées dans la réglementation européenne et dans l'annexe 14 de l'OACI à l'exception des niveaux de protection 1 et 2, pour lesquels les moyens sont définis comme suit :

Quantité minimale d'agents extincteurs								
Niveaux de protection de l'aérodrome (1)	Mousse satisfaisant au niveau A de performance		Mousse satisfaisant au niveau B de performance		Mousse satisfaisant au niveau C de performance		Agents complémentaires	
	Eau (L) (2)	Débit solution de mousse L/min (3)	Eau (L) (4)	Débit solution de mousse L/min (5)	Eau (L) /Water (L) (6)	Débit solution de mousse L/min (7)	Poudres chimiques (kg) (8)	Débit (kg/sec) (9)
1	-	-	-	-	-	-	50	-
2	-	-	-	-	-	-	250	-

Niveau de protection de l'aérodrome	Véhicules SSLIA
1	-
2	1 véhicule léger

Les moyens en personnel sont conformes à la table suivante

Niveau de protection de l'aérodrome	Personnels
10	6 pompiers d'aérodrome+ 1 chef de manœuvre
9	6 pompiers d'aérodrome+ 1 chef de manœuvre
8	6 pompiers d'aérodrome+ 1 chef de manœuvre
7	6 pompiers d'aérodrome+ 1 chef de manœuvre
6	6 pompiers d'aérodrome+ 1 chef de manœuvre
5	2 pompiers d'aérodrome
4	2 pompiers d'aérodrome
3	2 pompiers d'aérodrome
2	1 pompiers d'aérodrome
1	-

RESISTANCE DES CHAUSSEES

Réf : OACI ANNEXE 14 Vol 1§ 2.6

Applicable jusqu'au 27 novembre 2024

Extrait du site internet Service Technique de l'Aviation Civile (STAC)

ACN / PCN

La méthode ACN/PCN est un système international normalisé élaboré par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui vise à fournir des renseignements sur la résistance des chaussées aéronautiques et qui permet de ce fait de juger de l'admissibilité de chaque aéronef en fonction de sa charge et de la résistance des chaussées. Cette méthode est applicable depuis 1983 par l'ensemble des états membres de l'OACI.

Le PCN : Pavement classification number

Le principe de cette méthode est relativement simple puisque l'on associe à chaque zone homogène - section de chaussée dont les caractéristiques techniques sont identiques ou du moins suffisamment proches pour être assimilées - d'une plate-forme un PCN qui reflète la capacité portante de la chaussée. Cette information est publiée de la manière suivante conformément aux spécifications de l'Annexe 14 de l'OACI :

$$PCN = 27 / F / A / W / T$$

Le nombre est le numéro de classification de chaussée arrondi à un nombre entier.

- La première lettre correspond à la nature de la chaussée :

- ▶ **F** : pour les chaussées souples (Flexible en anglais), c'est à dire composées essentiellement d'enrobés bitumineux ;
- ▶ **R** : pour les chaussées rigides composées essentiellement de béton de ciment.

Pour les chaussées atypiques composées à la fois de béton de ciment et d'enrobés bitumineux, on utilise la publication qui correspond le mieux au comportement mécanique de la chaussée.

- La deuxième lettre désigne la catégorie de résistance du sol support soit encore le sol « naturel » sous la chaussée :

- ▶ **A** : résistance élevée;
- ▶ **B** : résistance moyenne ;
- ▶ **C** : résistance faible ;
- ▶ **D** : résistance ultra faible.

- La troisième lettre fait référence à la limite de pression de gonflage des pneumatiques :

- ▶ **W** - Illimitée : pas de limite de pression
- ▶ **X** - Élevée : pression limitée à 1,75 MPa
- ▶ **Y** - Moyenne : pression limitée à 1,25 MPa
- ▶ **Z** - Faible : pression limitée à 0,50 MPa

- La dernière lettre indique la base d'évaluation du PCN :

- ▶ **T** : évaluation technique c'est à dire basée essentiellement sur les caractéristiques mécaniques de la chaussée ;
- ▶ **U** : évaluation « par expérience » basée essentiellement sur le trafic existant que la chaussée supporte sans dommage significatif.

L'ACN : Aircraft Classification Number

Cet autre paramètre représente « l'agressivité » d'un aéronef sur une chaussée. Il est déterminé, conformément à certaines procédures normalisées, par les constructeurs aéronautiques. Cet ACN est publié sous la forme simplifiée suivante :

Avec ce tableau et en connaissant la masse M à laquelle un aéronef veut fréquenter une plate-forme dont les caractéristiques du sol support sont connues, il est possible de déterminer son ACN. Pour faire, on utilise la formule suivante :

$$ACN = ACN_{min} + (ACN_{max} - ACN_{min}) \times (M - M_{min}) / (M_{max} - M_{min})$$

où M_{min} et M_{max} représentent respectivement la masse à vide opérationnelle et la masse maximale au roulage, ACN_{min} et ACN_{max} représentant les ACN correspondants.

Exemple : A321-100	Masse de calcul	CLASSES (catégorie de résistance du sol support)							
		Chaussées Souples				Chaussées Rigides			
		A	B	C	D	A	B	C	D
Masse maximale au roulage	83 400 kg	45	48	53	59	50	55	57	59
Masse à vide opérationnelle	47 000 kg	23	24	26	30	26	28	29	31

PAS DE TEXTE