

# INTEGRITE DE LA SURFACE - EVALUATION DE L'ETAT DES CHAUSSEES D'AERODROMES

J. L. GREENE  
M. Y. SHAHIN  
G. LANGE

## RESUME

Cette communication présente la méthodologie utilisée pour l'évaluation de l'état et la classification des chaussées d'aérodromes par l'US Air Force et par Avinor (Norvège). Les facteurs intervenant dans la classification comprennent l'indice d'état de la chaussée (PCI), l'indice structurel (ACN/ PCN), les caractéristiques de friction, la texture de surface, le potentiel de dommages dus aux corps étrangers (FOD) et la régularité. Le PCI s'exprime en points sur une échelle allant de 0 à 100 sur la base d'un examen visuel de la dégradation de la chaussée selon les procédures exposées dans ASTM D 5340. L'indice structurel est le rapport entre le numéro de classification d'aéronef (ACN) et le numéro de classification de la chaussée (PCN). L'ACN représente l'impact structurel qu'aura un aéronef sur la chaussée. Le PCN représente l'aptitude structurelle de la chaussée à supporter l'aéronef. Les caractéristiques de friction sont déterminées avant tout pour les pistes où est utilisée toute une gamme d'instruments de mesure. La texture de surface est un paramètre qui peut être utilisé par les pilotes de l'aviation civile pour prévoir le coefficient maximum de freinage pneu/sol sur piste mouillée. L'indice FOD est utilisé pour indiquer le potentiel de problèmes FOD engendré par la chaussée. Il est déterminé sur la base des données de dégradation de la chaussée recueillies au cours de l'inspection relative au PCI. La régularité est essentielle quant à la qualité de tenue de la chaussée. Pour les aérodromes, il y a des exigences relatives à l'irrégularité à ondes courtes (3m) et à ondes longues (45m)

Cette communication présentera les procédures utilisées pour la détermination de chacun des facteurs exposés ci-dessus, ainsi que la manière dont ces facteurs peuvent être utilisés collectivement pour déterminer la classification globale des chaussées d'aérodromes.