



INSTRUCTION N° **000011** /CCAA/DG/DSA/SAE du **07 APR 2015**
Relative à la détermination et publication des caractéristiques de frottement
des pistes en dur

I- INTRODUCTION

La présente instruction est prise en application des dispositions réglementaires ci-après de l'annexe à l'arrêté fixant les normes de conception, de construction et d'exploitation des aérodromes du Cameroun qui prévoient ce qui suit :

- a) Evaluer les surfaces neuves ou refaites des pistes en dur afin de s'assurer que leurs caractéristiques de frottement répondent aux objectifs de conception.
(Chapitre 3, § 3.1.24) ;
- b) Entretien Les pistes en dur de manière à ce que leur surface offre des caractéristiques de frottement égales ou supérieures au niveau minimal de frottement spécifié par l'Autorité Aéronautique.
(Chapitre 10, § 10.2.3) ;
- c) Aux fins de l'entretien, les caractéristiques de frottement de la surface des pistes seront mesurées périodiquement au moyen d'un appareil automouillant de mesure continue du frottement et consignées. La fréquence des mesures sera suffisante pour déterminer la tendance de ces caractéristiques. **(Chapitre 10, § 10.2.4) ;**
- d) des mesures correctives d'entretien seront prises lorsque les caractéristiques de frottement sur tout ou partie d'une piste sont inférieures au niveau minimal de frottement spécifié par l'Autorité Aéronautique. **(Chapitre 10, § 10.2.5)**
- c) S'il y a lieu de penser qu'en raison de pentes ou de dépressions, les caractéristiques d'écoulement de tout ou partie d'une piste sont médiocres, les caractéristiques de frottement de cette piste doivent être évaluées dans des conditions naturelles ou simulées qui soient représentatives des conditions locales de pluie et que des mesures correctives d'entretien soient prises selon les besoins.
(Chapitre 10, § 10.2.6) ;

Les dispositions de la présente instruction s'appliquent aux aérodromes où s'effectuent des vols commerciaux ou réguliers.

II- MESURES ET COMMUNICATION DES COEFFICIENTS DE FROTTEMENT

1. Des évaluations doivent ainsi être faites sur les pistes lors de leur construction ou après la réfection de leur surface pour déterminer leurs caractéristiques de frottement « piste mouillée ». Bien qu'il soit reconnu qu'à l'usage le frottement diminue, la valeur obtenue représente le frottement de la partie centrale de la piste, qui est relativement longue et exempte de dépôts de caoutchouc provenant des pneus des aéronefs, et elle présente donc un intérêt pour l'exploitation.

2. L'évaluation doit être faite sur des chaussées propres. S'il n'est pas possible de nettoyer une chaussée avant de procéder à la mesure, il conviendrait de faire une mesure sur une section propre de la partie centrale de la piste en vue de l'établissement d'un compte rendu préliminaire.

3. Il faudrait procéder périodiquement à des mesures du frottement des chaussées afin d'identifier les pistes qui ont un faible coefficient de frottement lorsqu'elles sont mouillées.

Le **Tableau A-1(Niveaux de frottement de surfaces de pistes neuves et existantes)** en annexe définit le niveau minimum de frottement que l'Etat du Cameroun a jugé acceptable.

Les exploitants d'aérodromes doivent ainsi, après mesure des coefficients de frottement des chaussées aéronautiques, comparer les valeurs obtenues à celles spécifiées dans le tableau sus évoqué, déclarer qu'une piste est glissante lorsqu'elle est mouillée et indiquer cette valeur dans la publication d'information aéronautique (AIP). Lorsqu'il est constaté que le frottement d'une piste est inférieur à la valeur publiée, ce renseignement doit être diffusé dans un NOTAM.

Le tableau A1 fixe aussi le niveau de planification de maintenance, au-dessous duquel les mesures correctives appropriées d'entretien doivent être prises pour améliorer le frottement. Cependant, lorsque les caractéristiques de frottement de tout ou partie de la piste sont inférieures au niveau minimum de frottement, des mesures correctives d'entretien doivent être prises sans délai. Les mesures du frottement devraient être faites à des intervalles qui permettent d'identifier les pistes qui doivent être entretenues ou dont la surface doit faire l'objet d'un traitement spécial avant que la situation devienne grave. La périodicité des mesures dépendra de facteurs tels que les types d'aéronefs et la fréquence des mouvements, les conditions climatiques, le type de chaussée, le nettoyage de la chaussée et les besoins d'entretien.

4. Par souci d'uniformité et en vue de la comparaison avec d'autres pistes, il faudrait, pour les mesures du frottement sur les pistes existantes, sur les pistes