



MINISTRE DES TRANSPORTS
AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Abidjan, le 13 MAR. 2014

Décision n° 00000845 /ANAC/DAJR/DCSC portant
Guide relatif aux éléments indicatifs pour la méthode
ACN-PCN « RACI 6103 »

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement n°01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007 portant adoption du Code Communautaire de l'aviation civile des Etats Membres de l'UEMOA ;
- Vu l'Ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'aviation civile de Côte d'Ivoire ;
- Vu le Décret n°2008-09 du 23 janvier 2008 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu le Décret n°2008-277 du 03 octobre 2009 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu le Décret n° 2013-285 du 24 avril 2013, portant nomination du Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ;
- Vu l'arrêté n° 0027/MT/CAB du 25 janvier 2008 fixant les modalités d'application du décret n° 2008-09 du 23 janvier 2008 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu la Décision n°0003332/ANAC/DAJR/DCSC du 21 Décembre 2012 portant règlement relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes en Côte d'Ivoire « RACI 6001»;

Sur proposition de la Direction des Affaires Juridiques et de la Réglementation et après avis de la Direction du Contrôle et de la Certification ;

DECIDE

Article 1 : Objet

Il est institué un Guide à l'attention des exploitants d'aérodrome en Côte d'Ivoire afin de leur fournir des éléments indicatifs pour l'utilisation de la méthode ACN-PCN.

Il est dénommé Guide relatif aux éléments indicatifs pour la méthode ACN-PCN « RACI 6103 ».

Article 2 : Champ d'application

La présente décision s'applique à tout gestionnaire ou exploitant d'aérodrome en Côte d'Ivoire.

Article 3 : Annexe

Le **RACI 6103** est annexé à la présente décision et en fait partie intégrante.

Article 4 : Date d'entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur à compter de sa date de signature.

Article 5 : Publication

La présente décision sera publiée sur le site web de L'ANAC (www.anac.ci) et partout où besoin sera.

PJ 01:

Guide relatif aux éléments indicatifs pour la méthode ACN-PCN « RACI 6103 »

Ampliations :

- DCSC
- DAJR
- Exploitant/gestionnaire d'aérodrome





MINISTRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. : RACI 6103

**GUIDE RELATIF AUX ELEMENTS
INDICATIFS POUR LA METHODE
ACN-PCN
« RACI 6103 »**

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité

1^{ère} édition – Mars 2014

Administration de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire

PAGE DE VALIDATION

| | FONCTION | NOMS ET PRENOMS | VISA/DATE |
|---------------------------|--|------------------------|----------------------------------|
| REDACTION | Chef service sécurité des Aéroports | BOA ANGAMAN | <i>[Signature]</i> 05/03/2014 |
| | Responsable certification | CDT KAMOHAN | <i>[Signature]</i> |
| | Chef service réglementation des infrastructures aéroportuaires | ALLANGBA N'DAHOULE | 05/03/2014 <i>[Signature]</i> |
| VERIFICATION | <u>LE COMITE D'AUDIT OACI</u> | | <i>[Signature]</i> 11/03/14 |
| | Président : | KOFFI BI Nékalo Joseph | |
| | Rapporteur : | ALLA AMANI Jean | 11/03/14 <i>[Signature]</i> |
| VALIDATION OPERATIONNELLE | Directeur des Affaires Juridique et de la Réglementation | Seydou COULIBALY | 13.03.2014 <i>[Signature]</i> |
| APPROBATION | Directeur Général | Sinaly SILUE | 13.03.2014 <i>[Signature]</i> |

| | | |
|--|---|---|
|  <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p> | <p>Guide relatif aux éléments indicatifs pour la méthode ACN-PCN « RACI 6103 »</p> | <p>Edition 01 Date : 05/03/2014 Amendement 0 Date : 05/03/2014</p> |
|--|---|---|

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

| Page | Édition | | Amendement | |
|------|---------|------------|------------|------------|
| | numéro | date | numéro | date |
| 0 | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |
| i | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |
| ii | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |
| iii | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |
| iv | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |
| v | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |
| vi | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |
| vii | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |
| viii | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |
| ix | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |
| 1 | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |
| 2 | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |
| 3 | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |
| 4 | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |
| 5 | 1 | 05/03/2014 | 0 | 05/03/2014 |

| | | |
|--|--|---|
|  <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p> | <p align="center">Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Règles de l'Air « RACI 5000 »</p> | <p>Edition 2 Date : 29/06/2010 Amendement 3 Date : 11/07/2013</p> |
|--|--|---|

TABLEAU DES AMENDEMENTS

| <i>Amendements</i> | <i>Objet</i> | <i>Date</i> - <i>Adoption/Approbation</i> - <i>Entrée en vigueur</i> - <i>application</i> |
|--------------------|--------------|--|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

| | | |
|---|--|---|
|  <p data-bbox="199 168 518 212">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p> | <p data-bbox="582 100 1109 190">Guide relatif aux éléments indicatifs pour la méthode ACN-PCN « RACI 6103 »</p> | <p data-bbox="1157 100 1332 201">Edition 01 Date : 05/03/2014 Amendement 0 Date : 05/03/2014</p> |
|---|--|---|

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

RACI 6001, Quatrième édition février 2014, amendement 04.

| | | |
|--|---|---|
|  <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p> | <p>Guide relatif aux éléments indicatifs pour la méthode ACN-PCN « RACI 6103 »</p> | <p>Edition 01 Date : 05/03/2014 Amendement 0 Date : 05/03/2014</p> |
|--|---|---|

TABLE DES MATIERES

| | PAGE |
|---|------|
| LISTE DES PAGES EFFECTIVES | i |
| INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS | iii |
| TABLEAU DES AMENDEMENTS..... | iv |
| TABLEAU DES RECTIFICATIFS..... | v |
| LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE | vi |
| TABLE DES MATIERES | vii |
| I. OBJET | 1 |
| II. EXPLOITATION EN SURCHARGE..... | 1 |
| II.1 Critères de surcharge d'une chaussée | 1 |
| II.2 Autorisation des mouvements en surcharge | 2 |
| III. Numéros ACN de plusieurs types d'avions..... | 2 |

| | | |
|---|--|--|
|  <p data-bbox="204 174 520 217">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p> | <p data-bbox="582 107 1107 185">Guide relatif aux éléments indicatifs pour la méthode ACN-PCN « RACI 6103 »</p> | <p data-bbox="1150 98 1334 197">Edition 01 Date : 05/03/2014 Amendement 0 Date : 05/03/2014</p> |
|---|--|--|

I. OBJET

Ces éléments indicatifs ont pour objet de compléter les dispositions du RACI 6001 en matière d'utilisation de la méthode ACN-PCN.

II. EXPLOITATION EN SURCHARGE

II.1 Critères de surcharge d'une chaussée

Il peut y avoir surcharge d'une chaussée lorsque la charge appliquée est trop forte, lorsque la fréquence d'utilisation augmente sensiblement, ou lorsque ces deux éventualités se présentent en même temps.

Des charges supérieures à la charge définie (par le calcul ou l'évaluation) écourtent la durée de service prévue, alors que des charges plus faibles la prolongent.

Sauf en cas de surcharge excessive, la résistance d'une chaussée n'est pas limitée par l'application d'une charge particulière au-delà de laquelle elle cède subitement ou de façon catastrophique.

Le comportement d'une chaussée est tel que celle-ci peut supporter un certain nombre d'applications répétées d'une charge définissable pendant sa durée de service théorique. Par conséquent, on peut tolérer l'application occasionnelle d'une faible surcharge, si nécessaire, moyennant seulement une réduction limitée de la durée de service prévue de la chaussée, et une accélération relativement faible du processus de détérioration de la chaussée. Pour les cas où l'importance de la charge et/ou la fréquence d'utilisation ne justifient pas une analyse détaillée, les critères ci-après sont proposés :

a) pour les chaussées souples, des mouvements occasionnels d'aéronefs dont l'ACN ne dépasse pas de plus de 10 % le PCN communiqué ne devraient pas avoir un effet néfaste sur la chaussée ;

b) pour les chaussées rigides ou composites, pour lesquelles une couche rigide constitue un des principaux éléments de la structure, les mouvements occasionnels d'aéronefs dont l'ACN ne dépasse pas de plus de 5 % le PCN communiqué ne devraient pas avoir un effet néfaste sur la chaussée ;

c) si la structure de la chaussée est inconnue, la limite de 5 % devrait s'appliquer ;

d) le nombre annuel de mouvements en surcharge ne devrait pas dépasser environ 5 % du total annuel des mouvements.

II.2 Autorisation des mouvements en surcharge

Les mouvements en surcharge ne devraient pas normalement être autorisés sur des chaussées qui présentent des signes de faiblesse ou de rupture. De plus, toute surcharge devrait être évitée lorsque la résistance de la chaussée et de son terrain de fondation peut être affaiblie par l'eau.

En cas d'exploitation en surcharge, l'autorité appropriée devrait vérifier périodiquement l'état des chaussées ainsi que les critères d'exploitation en surcharge étant donné que la répétition excessive des surcharges peut abrégier fortement la durée de service de la chaussée ou exiger des travaux de réfection de grande envergure.

III. Numéros ACN de plusieurs types d'avions

Plusieurs types d'avions actuellement en service ont été évalués sur des chaussées rigides et des chaussées souples sur la base des quatre catégories de résistance du terrain de fondation et les résultats sont présentés dans le tableau suivant.

| | | | ACN chaussées souples (F) | | | | ACN chaussées rigides (R) | | | |
|---------------|---------------|---------|---------------------------|----|----|----|---------------------------|----|----|----|
| | | | classes | | | | classes | | | |
| | | | A | B | C | D | A | B | C | D |
| AIRBUS | | | | | | | | | | |
| A 300 | B2 | 142,9 t | 37 | 41 | 50 | 65 | 37 | 44 | 53 | 60 |
| | | 87,8 t | 20 | 22 | 25 | 33 | 20 | 23 | 27 | 31 |
| A 300 | B4/C4/600 | 165,9 t | 45 | 51 | 63 | 80 | 46 | 55 | 65 | 74 |
| | | 91,0 t | 21 | 23 | 26 | 35 | 21 | 24 | 28 | 33 |
| A 300 | 600 R | 171,4 t | 48 | 55 | 67 | 84 | 50 | 59 | 70 | 79 |
| | | 92,7 t | 22 | 24 | 27 | 36 | 22 | 25 | 30 | 34 |
| A 300 | 600 ST BELUGA | 156,5 t | 42 | 47 | 57 | 73 | 41 | 50 | 59 | 67 |
| | | 86,5 t | 20 | 21 | 24 | 32 | 19 | 22 | 26 | 30 |

| | | | ACN chaussées souples (F) | | | | ACN chaussées rigides (R) | | | |
|---------------|--------------|---------|---------------------------|----|----|-----|---------------------------|----|----|-----|
| | | | classes | | | | classes | | | |
| | | | A | B | C | D | A | B | C | D |
| AIRBUS | | | | | | | | | | |
| A 310 | 200 | 142,9 t | 37 | 41 | 50 | 65 | 37 | 45 | 53 | 60 |
| | | 81,1 t | 18 | 20 | 22 | 29 | 18 | 21 | 24 | 28 |
| A 310 | 300 | 164,9 t | 45 | 51 | 62 | 80 | 46 | 55 | 65 | 74 |
| | | 85,0 t | 20 | 21 | 24 | 32 | 19 | 22 | 26 | 30 |
| A 320 | 200 BOGGIE | 73,9 t | 18 | 20 | 24 | 33 | 19 | 23 | 27 | 31 |
| | | 41,3 t | 9 | 9 | 11 | 14 | 9 | 10 | 12 | 14 |
| A 330 | 200 | 233,9 t | 58 | 63 | 72 | 98 | 53 | 62 | 73 | 86 |
| | | 116,8 t | 25 | 26 | 29 | 35 | 27 | 27 | 30 | 34 |
| A 330 | 300 | 233,9 t | 59 | 63 | 74 | 100 | 55 | 63 | 75 | 87 |
| | | 119,8 t | 27 | 28 | 30 | 37 | 28 | 28 | 31 | 36 |
| A 340 | 200 AILE | 275,9 t | 57 | 62 | 72 | 97 | 53 | 61 | 73 | 85 |
| | | 125,2 t | 22 | 23 | 25 | 30 | 25 | 25 | 26 | 30 |
| A 340 | 300 AILE | 277,4 t | 57 | 62 | 72 | 98 | 53 | 62 | 73 | 85 |
| | | 125,2 t | 22 | 23 | 25 | 30 | 25 | 25 | 26 | 30 |
| A 340 | 500 AILE | 381,2 t | 57 | 62 | 72 | 98 | 53 | 62 | 73 | 85 |
| | | 170,4 t | 23 | 23 | 25 | 31 | 25 | 25 | 26 | 30 |
| A 340 | 500 FUSELAGE | 381,2 t | 66 | 71 | 83 | 111 | 63 | 73 | 86 | 99 |
| | | 170,4 t | 25 | 26 | 28 | 34 | 28 | 28 | 30 | 34 |
| A 340 | 600 AILE | 381,2 t | 62 | 67 | 79 | 102 | 61 | 70 | 82 | 94 |
| | | 176,4 t | 23 | 24 | 26 | 33 | 26 | 26 | 29 | 32 |
| A 340 | 600 FUSELAGE | 381,2 t | 66 | 71 | 83 | 112 | 63 | 73 | 86 | 100 |
| | | 176,4 t | 26 | 27 | 29 | 36 | 28 | 28 | 31 | 36 |
| A 380 | 800 AILE | 562,0 t | 59 | 64 | 76 | 104 | 57 | 67 | 79 | 91 |
| | | 270,3 t | 24 | 25 | 27 | 34 | 24 | 26 | 29 | 33 |
| A 380 | 800 FUSELAGE | 562,0 t | 57 | 63 | 76 | 107 | 55 | 69 | 90 | 111 |
| | | 270,3 t | 22 | 23 | 26 | 34 | 25 | 26 | 29 | 36 |

| | | | ACN chaussées souples (F) | | | | ACN chaussées rigides (R) | | | |
|---------------|--------|---------|---------------------------|----|----|-----|---------------------------|----|-----|-----|
| | | | classes | | | | classes | | | |
| | | | A | B | C | D | A | B | C | D |
| BOEING | | | | | | | | | | |
| B 707 | 320C | 152,4 t | 41 | 46 | 55 | 71 | 41 | 48 | 57 | 66 |
| | | 70,3 t | 16 | 16 | 18 | 24 | 15 | 17 | 20 | 23 |
| B 720 | B | 106,6 t | 27 | 29 | 36 | 47 | 25 | 30 | 37 | 42 |
| | | 52,2 t | 11 | 11 | 13 | 17 | 10 | 11 | 14 | 16 |
| B 747 | SP | 318,8 t | 38 | 41 | 49 | 67 | 38 | 44 | 53 | 61 |
| | | 147,9 t | 15 | 16 | 17 | 21 | 15 | 16 | 19 | 22 |
| B 747 | 100 | 341,5 t | 43 | 47 | 57 | 76 | 42 | 49 | 59 | 68 |
| | | 173,0 t | 19 | 19 | 22 | 28 | 18 | 20 | 23 | 27 |
| B 747 | 200B | 379,2 t | 48 | 53 | 65 | 86 | 47 | 55 | 66 | 76 |
| | | 170,6 t | 18 | 19 | 21 | 27 | 18 | 19 | 22 | 26 |
| B 747 | 300 | 379,2 t | 48 | 53 | 65 | 86 | 47 | 55 | 66 | 76 |
| | | 174,9 t | 19 | 19 | 22 | 28 | 18 | 20 | 23 | 27 |
| B 747 | 400 | 398,3 t | 53 | 59 | 73 | 94 | 53 | 62 | 74 | 85 |
| | | 179,2 t | 20 | 21 | 23 | 30 | 19 | 21 | 25 | 29 |
| B 747 | 400ER | 414,1 t | 57 | 63 | 78 | 100 | 59 | 69 | 81 | 92 |
| | | 164,4 t | 18 | 19 | 21 | 26 | 19 | 20 | 23 | 27 |
| B 757 | 200 | 116,1 t | 30 | 33 | 40 | 53 | 31 | 36 | 43 | 49 |
| | | 60,3 t | 13 | 14 | 16 | 21 | 13 | 15 | 18 | 20 |
| B 757 | 300 | 124,1 t | 33 | 37 | 46 | 59 | 36 | 42 | 49 | 56 |
| | | 64,4 t | 15 | 16 | 18 | 23 | 15 | 17 | 20 | 23 |
| B 767 | 200 | 163,8 t | 40 | 44 | 52 | 71 | 39 | 46 | 55 | 63 |
| | | 82,1 t | 17 | 18 | 20 | 25 | 17 | 18 | 21 | 25 |
| B 767 | 200 ER | 179,6 t | 45 | 50 | 60 | 80 | 44 | 51 | 62 | 71 |
| | | 82,6 t | 17 | 18 | 20 | 25 | 17 | 18 | 21 | 25 |
| B 767 | 300 | 163,8 t | 42 | 46 | 55 | 75 | 40 | 47 | 57 | 66 |
| | | 86,2 t | 19 | 20 | 22 | 29 | 18 | 20 | 24 | 28 |
| B 767 | 300 ER | 187,3 t | 49 | 54 | 66 | 87 | 48 | 57 | 68 | 78 |
| | | 89,8 t | 20 | 21 | 23 | 30 | 19 | 21 | 25 | 29 |
| B 767 | 400 ER | 204,6 t | 57 | 63 | 78 | 100 | 58 | 68 | 80 | 91 |
| | | 103,9 t | 24 | 26 | 29 | 39 | 24 | 27 | 32 | 37 |
| B 777 | 200 | 248,1 t | 39 | 44 | 53 | 75 | 38 | 47 | 61 | 77 |
| | | 136,1 t | 18 | 20 | 22 | 29 | 21 | 21 | 25 | 31 |
| B 777 | 200 ER | 298,5 t | 49 | 55 | 68 | 95 | 50 | 63 | 82 | 101 |
| | | 136,1 t | 18 | 19 | 22 | 28 | 21 | 21 | 25 | 31 |
| B 777 | 200 LR | 348,4 t | 62 | 69 | 87 | 117 | 64 | 82 | 105 | 127 |
| | | 145,2 t | 20 | 21 | 24 | 31 | 23 | 23 | 27 | 34 |
| B 777 | 300 | 300,3 t | 53 | 59 | 72 | 100 | 54 | 68 | 88 | 107 |
| | | 160,6 t | 23 | 25 | 29 | 39 | 26 | 27 | 33 | 42 |
| B 777 | 300 ER | 352,4 t | 64 | 71 | 89 | 120 | 66 | 85 | 108 | 131 |
| | | 167,8 t | 24 | 25 | 29 | 40 | 27 | 28 | 34 | 43 |
| B 787 | 8 | 220,4 t | 57 | 63 | 77 | 101 | 57 | 67 | 79 | 91 |
| | | 114,5 t | 25 | 27 | 30 | 39 | 26 | 28 | 32 | 38 |

| | | | ACN chaussées souples (F) | | | | ACN chaussées rigides (R) | | | |
|---------------------------|-----------|---------|---------------------------|----|----|-----|---------------------------|----|----|----|
| | | | classes | | | | classes | | | |
| | | | A | B | C | D | A | B | C | D |
| MC DONNELL DOUGLAS | | | | | | | | | | |
| DC-8 | 73 | 162,4 t | 49 | 55 | 66 | 82 | 51 | 60 | 70 | 78 |
| | | 75,4 t | 18 | 20 | 22 | 29 | 18 | 21 | 25 | 28 |
| DC-8 | 73F | 162,4 t | 49 | 55 | 66 | 82 | 51 | 60 | 70 | 78 |
| | | 67,7 t | 16 | 17 | 19 | 25 | 16 | 18 | 21 | 24 |
| DC-10 | 10 | 207,8 t | 51 | 56 | 66 | 91 | 48 | 56 | 67 | 78 |
| | | 108,9 t | 24 | 25 | 27 | 34 | 23 | 25 | 28 | 33 |
| DC-10 | 10CF | 207,8 t | 51 | 56 | 66 | 91 | 48 | 56 | 67 | 78 |
| | | 110,6 t | 24 | 25 | 28 | 35 | 24 | 25 | 29 | 34 |
| DC-10 | 30 AILE | 264,4 t | 52 | 57 | 68 | 94 | 48 | 56 | 68 | 79 |
| | | 120,7 t | 20 | 21 | 23 | 29 | 20 | 21 | 24 | 27 |
| DC-10 | 30CF AILE | 264,4 t | 52 | 57 | 68 | 94 | 48 | 56 | 68 | 79 |
| | | 121,9 t | 21 | 22 | 24 | 30 | 20 | 21 | 24 | 28 |
| DC-10 | 40 AILE | 264,4 t | 52 | 57 | 68 | 94 | 48 | 56 | 68 | 79 |
| | | 122,6 t | 21 | 22 | 24 | 30 | 20 | 22 | 25 | 29 |
| DC-10 | 40CF AILE | 264,4 t | 52 | 57 | 68 | 94 | 48 | 56 | 68 | 79 |
| | | 123,7 t | 21 | 22 | 24 | 30 | 21 | 22 | 25 | 29 |
| MD-10 | 10F | 207,8 t | 50 | 55 | 66 | 91 | 43 | 52 | 64 | 75 |
| | | 98,0 t | 21 | 21 | 24 | 30 | 19 | 20 | 23 | 27 |
| MD-10 | 30F AILE | 264,4 t | 54 | 59 | 70 | 96 | 48 | 57 | 69 | 81 |
| | | 107,3 t | 18 | 19 | 21 | 25 | 18 | 19 | 21 | 24 |
| MD-11 | AILE | 287,1 t | 62 | 68 | 81 | 110 | 59 | 69 | 82 | 96 |
| | | 132,0 t | 24 | 25 | 27 | 35 | 24 | 25 | 29 | 33 |