

AACGB

AGENCE DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE-BISSAU

**RÈGLEMENTS TECHNIQUE AÉRONAUTIQUES
DE LA GUINÉE-BISSAU**

RTA GB – 16

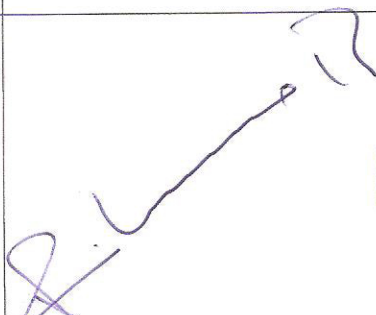
RELATIF À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

VOLUME I

BRUITS DES AÉRONEFS

**ÉDITION 1
06 Avril 2016**

PAGE DE VALIDATION

	FONCTION	NOMS ET PRENOMS	VISA / DATE
REDACTION	DNAV	Domingos Mendes Lopes	
VERIFICATION	DSO	Idrissa Mané	
VALIDATION OPERATIONNELLE	CT	Malam da Silva	
APPROBATION	President de C.A. de l'A.A.C.G.B		

FICHE DE CONTRÔLE DE CONFORMITE - Annexe 16

DOCUMENT DE REFERENCE : ANNEXE 16-Volume I – Edition 6 - Juillet 2011 –Amendement : 1-10 inclus

Norme Annexe N°16, V.I	Titre dans l'Annexe	Article RTA GB-16 Vol. I	Titre dans le Règlement	Obs
PARTIE 1	DÉFINITIONS	PARTIE 1	DEFINITION ET ABREVIATION	
PARTIE 2	CERTIFICATION ET ACOUSTIQUE DES AÉRONEFS	PARTIE 2	CERTIFICATION ET ACOUSTIQUE DES AÉRONEFS	
CHAP .1	Dispositions administratives	CHAP 1	Dispositions administratives	
CHAP.2	Avions à réaction subsoniques-Demande de certificat de type présente avant le 6 octobre 1977			
2.1	Application			
2.2	Mesure d'évaluation du bruit			
2.3	Points de mesure du bruit			
2.4	Niveaux maximaux du bruit			
2.5	Compensations			
2.6	Procédures d'essai			
CHAP.3				
1.	Avions à réaction subsoniques-Demande de certificat de type présente le 6 octobre 1977 ou a une date ultérieure et avant le 1 janvier 2006			
2.	Avions à hélices de plus de 8618 kg-Demande de certificat de type présente le 1 janvier 1985 ou a une date ultérieure et avant le 1 janvier 2006			
3.1	Application			
3.2	Mesure du bruit			
3.3	Points de mesure du bruit			
3.4	Niveaux maximaux du bruit			
3.5	Compensations			
3.6	Procédures de référence pour la certification acoustique			
3.7	Procédures d'essai			
CHAP.4				
1.	Avions à réaction subsoniques-Demande de certificat de type présente le 1 janvier 2006 ou a une date ultérieure			
2.	Avions à hélices de plus de 8618 kg-Demande de certificat de type présente le 1 janvier 2006 ou a une date ultérieure			
4.1	Application			
4.2	Mesure du bruit			
4.3	Points de référence de mesure du bruit			
4.4	Niveaux maximaux du bruit			
4.5	Procédures de référence pour la certification acoustique			
4.6	Procédures d'essai			
4.7	Recertification			
CHAP.5	Avions à hélices de plus de 8618 kg-Demande de certificat de type présente le 1 janvier 1985			
5.1	Application			
5.2	Mesure du bruit			
5.3	Points de mesure du bruit			
5.4	Niveaux maximaux du bruit			
5.5	Compensations			
5.6	Procédures de référence pour la certification acoustique			
5.7	Procédures d'essai			
CHAP.6	Avions à hélices dont la masse ne dépasse pas 8618 kg-Demande de certificat de type présente avant le 17 novembre 1988			
6.1	Application			
6.2	Mesure d'évaluation du bruit			
6.3	Niveaux maximaux du bruit			
6.4	Procédures de référence pour la certification acoustique			
6.5	Procédures d'essai			
CHAP.7	Adacs à hélices			
CHAP.8	Hélicoptères			
8.1	Application			
8.2	Mesure d'évaluation du bruit			
8.3	Points de référence de mesure du bruit			
8.4	Niveaux maximaux du bruit			

8.5	Compensations			
8.6	Procédures de référence pour la certification acoustique			
8.7	Procédures d'essai			
CHAP.9	Groupes auxiliaires de puissance(GAP) installes et équipements de bord associes			
CHAP. 10	Avions à hélices dont la masse ne dépasse pas 8618 kg-Demande de certificat de type ou certification de version dérivée présentée le 17 novembre 1988 ou a une date ultérieure			
10.1	Application			
10.2	Mesure d'évaluation du bruit			
10.3	Points de référence de mesure du bruit			
10.4	Niveaux maximaux du bruit			
10.5	Procédures de référence pour la certification acoustique			
10.6	Procédures d'essai			
CHAP.11	Hélicoptères d'une masse maximale au décollage certifiée ne dépassant pas 3175 kg			
11.1	Application			
11.2	Mesure d'évaluation du bruit			
11.3	Points de référence de mesure du bruit			
11.4	Niveaux maximaux du bruit			
11.5	Procédures de référence pour la certification acoustique			
11.6	Procédures d'essai			
CHAP.12	Avions supersoniques			
12.1	Avions supersoniques-Demande de certificat de type présentée avant le 1janvier 1975			
12.2	Avions supersoniques-Demande de certificat de type présentée le 1janvier 1975 ou à une date ultérieure			
CHAP.13	Aéronefs à rotors basculants		Non traité	
Partie 3	MESURE DU BTUIT AUX FINS DE LA SURVEILLANCE	Partie 3	MESURE DU BTUIT AUX FINS DE LA SURVEILLANCE	
Partie 4	ÉVALUATION DU BTUIT AUX AÉROPORTS	Partie 4	ÉVALUATION DU BTUIT AUX AÉROPORTS	
Partie 5	APPROCHE ÉQUILIBRÉE DE LA GESTION DU BRUIT	Partie 5	APPROCHE ÉQUILIBRÉE DE LA GESTION DU BRUIT	

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Page	Édition		Amendement	
	numéro	date	numéro	date
i	1	06/04/2016		
ii	1	06/04/2016		
iii	1	06/04/2016		
iv	1	06/04/2016		
1	1	06/04/2016		
1	1	06/04/2016		
1	1	06/04/2016		
2	1	06/04/2016		
3	1	06/04/2016		
3	1	06/04/2016		
6	1	06/04/2016		
7	1	06/04/2016		
8	1	06/04/2016		

LISTE DES AMENDEMENTS

AMENDEMENTS				
N°		Applicable le	Inscrit-le	Par
OACI	AACGB			
1-10	O	Incorporés dans la présente édition		

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit-le	Par

LISTE DE REFERENCE

Annexe 16 volume I, Sixième édition – Juillet 2011 (OACI) amendement 1- 10 inclus.

TABLE DES MATIERS

	PAGE
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	I
LISTE DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS.....	II
LISTE DE REFERENCE	III
TABLE DES MATIERES.....	iv
PARTI 1	1-1-1
CHAPITRE 1. DEFINITION ET ABREVIATION	1-1-1
1.1 DEFINITIONS.....	1-1-1
1.2 ABREVIATIONS.....	2
PARTI 2. CERTIFICATION ACOUSTIQUE DES AERONEFS	3
CHAPITRE 1 ^{ER} . DISPOSITION ADMINISTRATIVE	3
PARTI 3. MESURE DU BRUIT AUX FINS DE LA SURVEILLANCE.....	6
PARTI 4. EVALUATION DU BRUIT AUX AEROPORTS.....	7
PARTI 5. APPROCHE EQUILIBRE DE LA GESTION DU BRUIT	8

PARTIE 1

CHAPITRE 1. DEFINITION ET ABREVIATION

1.1 Définitions

Dans le présent Règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Avion. Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Avion subsonique. Avion ne pouvant maintenir un vol en palier à des vitesses dépassant Mach 1.

Certificat de type. Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef et certifier que cette conception répond aux spécifications pertinentes de navigabilité de cet État.

Équipement externe (hélicoptères). Instrument, mécanisme, pièce, appareil, dispositif ou accessoire qui est fixé à l'extérieur de l'hélicoptère ou fait saillie, mais qui n'est pas utilisé ni destiné à être utilisé pour le fonctionnement ou la manœuvre de l'hélicoptère en vol, et qui ne fait pas partie de la cellule ou du moteur.

Équipements de bord associés. Dispositifs, à bord d'un aéronef, qui sont alimentés en énergie électrique ou en air comprimé par un groupe auxiliaire de puissance au cours des opérations au sol.

État de conception. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

Groupe auxiliaire de puissance (GAP). Groupe de puissance autonome, à bord d'un aéronef, qui alimente des équipements de bord en énergie électrique ou en air comprimé au cours des opérations au sol.

Hélicoptère. Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Motoplaneur. Avion motorisé disposant d'une puissance motrice qui lui permet de rester en vol en palier mais non de décoller par ses propres moyens.

Performances humaines. Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Recertification. Certification d'un aéronef avec ou sans révision de ses niveaux acoustiques de certification, par rapport à une norme différente de celle en fonction de laquelle il a été certifié à l'origine.

Taux de dilution. Rapport entre la masse d'air qui passe par les conduits de dérivation d'une turbine à gaz et la masse d'air qui passe par les chambres de combustion, calculé à la poussée maximale lorsque le moteur est immobile en atmosphère type internationale au niveau de la mer.

Version dérivée d'un avion. Avion qui, du point de vue de la navigabilité, est semblable au prototype qui a obtenu une certification acoustique, mais qui comporte des modifications de type susceptibles d'avoir un effet défavorable sur ses caractéristiques de bruit.

Version dérivée d'un hélicoptère. Hélicoptère qui, du point de vue de la navigabilité, est semblable au prototype qui a obtenu une certification acoustique, mais qui comporte des modifications de type susceptibles d'avoir un effet défavorable sur ses caractéristiques de bruit.

1.2 Abréviations

- (a) AACGB : Autorité de l'aviation Civile de la Guinée-Bissau.
- (b) OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

PARTIE 2. CERTIFICATION ACOUSTIQUE DES AERONEFS

CHAPITRE 1^{er}. DISPOSITION ADMINISTRATIVE

- 1.1** Les dispositions des § 1.2 à 1.6 s'appliquent à tous les aéronefs compris dans les catégories définies aux fins de la certification acoustique aux Chapitres 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11 et 12, de l'annexe 16 volume 1 de l'OACI, lorsque lesdits aéronefs effectuent des vols internationaux.
- 1.2** La certification acoustique est accordée ou validée par l'AACGB pour un aéronef immatriculé en Guinée-Bissau sur la base de la production de preuves satisfaisantes que l'aéronef répond à des spécifications au moins égales aux normes applicables qui figurent dans l'annexe 16 volume 1 de l'OACI.
- 1.3** Dans le cas d'une demande de recertification acoustique, celle-ci est accordée ou validée par l'AACGB pour un aéronef immatriculé en Guinée-Bissau sur la base de la production de preuves satisfaisantes selon lesquelles l'aéronef répond à des spécifications au moins égales aux normes applicables qui figurent dans l'annexe 16 volume 1 de l'OACI.
- 1.4** Les pièces justificatives de la certification acoustique seront approuvées par l'AACGB. Ces pièces doivent se trouver à bord de l'aéronef.
- 1.5** Les pièces justificatives de la certification acoustique d'un aéronef contiendront au moins les renseignements suivants :
- Rubrique 1. Nom de l'État.
 - Rubrique 2. Titre du document de certification acoustique.
 - Rubrique 3. Numéro du document.
 - Rubrique 4. Marque de nationalité ou marque commune et marques d'immatriculation.
 - Rubrique 5. Constructeur et désignation de l'aéronef par le constructeur.
 - Rubrique 6. Numéro de série de l'aéronef.
 - Rubrique 7. Constructeur, type et modèle du moteur.
 - Rubrique 8. Type et modèle d'hélices pour les avions à hélices.

Rubrique 9. Masse maximale au décollage en kilogrammes.

Rubrique 10. Masse maximale à l'atterrissage en kilogrammes pour les certificats délivrés au titre des Chapitres 2, 3, 4, 5 et 12 de l'annexe 16 volume 1 de l'OACI.

Rubrique 11. Chapitre et section de l'annexe 16 volume 1 de l'OACI, en vertu desquels l'aéronef a été certifié.

Rubrique 12. Modifications supplémentaires introduites aux fins de la conformité avec les normes applicables de certification acoustique.

Rubrique 13. Niveau de bruit latéral/à plein régime dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 2, 3, 4, 5 et 12 de l'annexe 16 volume 1 de l'OACI.

Rubrique 14. Niveau de bruit à l'approche dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 2, 3, 4, 5, 8 et 12 l'annexe 16 volume 1 de l'OACI.

Rubrique 15. Niveau de bruit au survol dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 2, 3, 4, 5 et 12 de l'annexe 16 volume 1 de l'OACI.

Rubrique 16. Niveau de bruit au survol dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 6, 8 et 11 de l'annexe 16 volume 1 de l'OACI.

Rubrique 17. Niveau de bruit au décollage dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 8 et 10 de l'annexe 16 volume 1 de l'OACI.

Rubrique 18. Déclaration de conformité, y compris en référence à l'Annexe 16, Volume I.

Rubrique 19. Date de délivrance du document de certification acoustique.

Rubrique 20. Signature de l'administrateur qui délivre le document.

1.6 Les titres des rubriques sur les documents de certification acoustique doivent être uniformément numérotés à l'aide de chiffres arabes comme il est indiqué au § 1.5 de façon que sur tout document de certification acoustique, quel que soit l'ordre adopté, le numéro renvoie toujours au même titre de rubrique, sauf si les renseignements figurant dans les rubriques 1 à 6 et 18 à 20 sont donnés dans le

certificat de navigabilité ; dans un tel cas, c'est la numérotation du certificat de navigabilité indiquée dans le RTA GB-AIR qui sera retenue.

- 1.7** Un système administratif de mise en place de la documentation de certification acoustique sera élaboré par l'AACGB.
- 1.8** L'AACGB reconnaît la validité d'une certification acoustique délivrée par un autre État contractant à condition que les spécifications en vertu desquelles elle a été délivrée soient au moins égales aux normes applicables qui figurent dans l'annexe 16 volume 1 de l'OACI.
- 1.9** L'AACGB suspendra ou révoquera la certification acoustique d'un aéronef immatriculé par lui si ledit aéronef ne répond plus aux normes acoustiques applicables. L'AACGB n'annulera pas la suspension d'une certification acoustique ni n'accordera une nouvelle certification tant que l'aéronef en question ne sera pas jugé, après un nouvel examen, conforme aux normes acoustiques applicables.

PARTIE 3. MESURE DU BRUIT AUX FINS DE LA SURVEILLANCE

La méthode présentée à l'Appendice 5 de l'Annexe 16 volume 1 de l'OACI est utilisée lorsque la mesure du bruit des aéronefs est réalisée aux fins de la surveillance.

PARTIE 4. EVALUATION DU BRUIT AUX AEROPORTS

Pour faciliter la comparaison internationale des évaluations du bruit au voisinage des aéroports, L'AACGB emploiera comme méthodologie nationale d'évaluation du bruit la méthodologie exposée dans le Doc 9911 —Méthode recommandée pour le calcul des courbes de niveau de bruit au voisinage des aéroports.

PARTIE 5. APPROCHE EQUILIBRE DE LA GESTION DU BRUIT

1. L'approche équilibrée de la gestion du bruit consiste à identifier le problème de bruit à un aéroport puis à analyser les diverses mesures disponibles pour l'atténuer en étudiant quatre principaux éléments, à savoir la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et les restrictions de l'exploitation, en vue d'attaquer le problème du bruit aussi économiquement que possible. Tous les éléments de l'approche équilibrée sont abordés dans le document intitulé Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs Doc 9829 de l'OACI.
2. Des procédures d'exploitation à moindre bruit ne seront prescrites que si l'AACGB établit, sur la base d'études et de consultations appropriées, qu'il existe un problème de bruit.
3. les procédures d'exploitation à moindre bruit seront élaborées en coopération avec les exploitants qui utilisent l'aérodrome en cause.
4. les facteurs à prendre en compte dans l'élaboration des procédures appropriées d'exploitation à moindre bruit comprennent :
 - a) la nature et l'importance du problème de bruit, notamment :
 - 1) l'emplacement des zones sensibles au bruit ;
 - 2) les heures critiques ;
 - b) les types de trafic en cause, notamment la masse des aéronefs, l'altitude de l'aérodrome, les questions de température ;
 - c) les types de procédures susceptibles d'être les plus efficaces ;
 - d) les marges de franchissement d'obstacles (PANS-OPS, Volumes I et II [Doc 8168]);
 - e) les performances humaines dans l'application des procédures d'exploitation.

Note 1. — On trouve des éléments indicatifs sur les facteurs humains dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

Note 2.— l'OACI a élaboré des éléments indicatifs pour aider les services de planification à prendre les mesures appropriées pour garantir la compatibilité de la gestion de l'utilisation des terrains aux abords des aéroports dans l'intérêt à la fois des aéroports et des communautés avoisinantes (Manuel de planification d'aéroport, Partie 2 [Doc 9184])