

5 JUIN 1980. - [Arrêté royal fixant, en ce qui concerne le bruit émis, les conditions de délivrance et de renouvellement du certificat de navigabilité des avions subsoniques et les conditions d'opération des avions subsoniques.

CHAPITRE I. - Dispositions générales.

Article 1. <AR 1991-11-12/32, art. 1, 003; En vigueur : 30-09-1990> Il n'est délivré un premier certificat de navigabilité belge pour un aéronef que s'il satisfait aux normes acoustiques déterminées ci-après.

Un avion à réaction subsonique pour lequel un premier certificat de navigabilité est délivré après le 1er novembre 1990 doit satisfaire aux normes acoustiques définies au chapitre IV du présent arrêté et ce, quelle que soit la date à laquelle la demande de certificat de navigabilité a été introduite pour le prototype.

Cette disposition n'est pas applicable aux avions à réaction subsoniques dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 34 000 kg et dont la capacité est au maximum de 19 places.

Art. 2. <AR 1991-11-12/32, art. 2, 003; En vigueur : 30-09-1990> § 1. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique peut accorder une dérogation aux dispositions inscrites à l'article 1er pour un aéronef entrant dans une des catégories définies ci-après :

1° les avions remplaçant nombre pour nombre ceux qui ont été détruits accidentellement et qui ne peuvent être remplacés par un avion comparable muni d'un certificat acoustique et disponible sur le marché, à condition que l'immatriculation de l'avion de remplacement soit effectuée dans l'année qui suit la destruction en question;

2° les avions présentant un intérêt historique;

3° les avions à hélice dont la masse maximale au décollage, portée au certificat de navigabilité dépasse 5 700 kg, spécialement conçus et fabriqués en très peu d'exemplaires, utilisés pour le transport de produits de taille exceptionnelle de l'industrie aéronautique et ne pouvant être mis en service en vertu des autres dispositions du présent arrêté, à condition que ces avions soient utilisés en Belgique ou dans d'autres Etats qui y consentent;

4° les avions à réaction subsoniques visés à l'article 1er, alinéa 2, satisfaisant aux normes acoustiques du chapitre III du présent arrêté pour lesquels un exploitant apporte la preuve que s'ils ne pouvaient être utilisés, la poursuite de ses activités s'en trouverait gravement et anormalement compromise, à condition cependant qu'en pareil cas la dérogation soit donnée pour une première période n'excédant pas trois ans renouvelable pour des périodes n'excédant pas deux ans, en prévoyant que ces dérogations expireront au 31 décembre 1995 au plus tard;

5° les avions à réaction subsoniques équipés de moteurs ayant un taux de dilution supérieur ou égal à deux;

6° les avions à réaction subsoniques visés à l'article 1er, alinéa 2, satisfaisant aux normes

acoustiques du chapitre III du présent arrêté qui, avant le 1^{er} novembre 1989 étaient utilisés par un exploitant au titre de contrats de location-vente ou de location-financement (leasing) en cours et qui, dans ce contexte ont été immatriculés dans un pays tiers, pour autant que la dérogation soit demandée par ce même exploitant;

7° les avions à réaction subsoniques visés à l'article 1^{er}, alinéa 2, satisfaisant aux normes acoustiques du chapitre III du présent arrêté ayant été temporairement rayés du registre belge des immatriculations pour être loués en location-financement à un exploitant d'un pays tiers;

8° les avions à réaction subsoniques visés à l'article 1^{er}, alinéa 2, satisfaisant aux normes acoustiques du chapitre III du présent arrêté, loués à court terme dans un pays tiers, pour autant que l'exploitant démontre qu'il s'agit d'une pratique courante dans sa branche et que, à défaut, la poursuite de ses activités s'en trouverait gravement et anormalement compromise, à condition toujours qu'en pareil cas la dérogation soit donnée pour une première période n'excédant pas trois ans, renouvelable pour des périodes n'excédant pas deux ans, en prévoyant que ces dérogations expireront au 31 décembre 1995 au plus tard.

§ 2. Le bénéficiaire d'une dérogation peut, à tout moment, se voir imposer des conditions d'exploitation appropriées en vue de réduire la gêne résultant de cette dérogation.

Art. 3. <AR 1991-11-12/32, art. 3, 003; En vigueur : 30-09-1990> Les conditions d'exploitation visées à l'article 2, § 2, peuvent également être imposées aux avions subsoniques qui ne satisfont pas aux normes acoustiques fixées aux chapitres V et VI du présent arrêté et pour lesquels, avant le 1^{er} novembre 1990, un certificat belge de navigabilité a été délivré, ainsi qu'aux avions étrangers fréquentant les aéroports belges, pour lesquels l'Etat d'immatriculation n'aurait pas délivré un certificat constatant qu'ils satisfont à des normes acoustiques au moins équivalentes.

Art. 4. <AR 1991-11-12/32, art. 4, 003; En vigueur : 30-09-1990> Hormis l'obtention de la dérogation prévue à l'article 2, § 1^{er}, 8°, à partir du 1^{er} novembre 1990, les exploitants ne pourront plus exploiter des avions étrangers ne satisfaisant pas aux normes acoustiques applicables aux avions immatriculés en Belgique à partir de cette même date.

CHAPITRE II. - Mesures des niveaux du bruit émis par un avion.

Art. 5. § 1. Les mesures des niveaux du bruit émis par un avion se font conformément à la norme NBN S 01 - 301 "Acoustique - méthode d'évaluation du bruit d'un avion", publiée par l'Institut belge de Normalisation. (Toutefois, pour les avions à hélices auxquels le chapitre VI du présent arrêté est applicable, on utilise la méthode décrite à l'annexe. Pour les avions auxquels le chapitre IV du présent arrêté est applicable, les mesures se font suivant la méthode décrite dans les normes spécifiées à l'article 2, § 1^{er} de la directive du Conseil des Communautés européennes du 4 décembre 1989 relative à la limitation des émissions sonores des avions à réaction subsoniques civils.) <AR 1991-11-12/32, art. 5, 1°, 003; En vigueur : 30-09-1990> § 2. Les niveaux de bruit sont exprimés en unités EPNdB (Effective perceived noise decibel - Niveau effectif de bruit perçu

en décibels), conformément à la norme visée au § 1er, premier alinéa, ci-dessus.(Toutefois, pour les avions à hélices auxquels le chapitre VI du présent arrêté est applicable, on utilise le niveau global pondéré de pression acoustique décrit à l'article 26. Pour les avions auxquels le chapitre IV du présent arrêté est applicable, les mesures se font suivant la méthode décrite dans les normes spécifiées à l'article 2, § 1er de la directive du Conseil des Communautés européennes du 4 décembre 1989 précitée.) <AR 1991-11-12/32, art. 5,2°, 003; En vigueur : 30-09-1990>§ 3. Les résultats des essais sont, le cas échéant, ramenés aux conditions de référence ci-après:a) Conditions météorologiques:1. pression atmosphérique au niveau de la mer de 1 013,25 mb;2. température de l'air ambiant de 25°C;(Toutefois, la température de 15°C peut être utilisée comme autre température ambiante de référence.) <AR 22-11-1984, art. 4>3. humidité relative de 70 p.c.;4. vent nul.b) Conditions applicables à l'avion:1. masses maximales autorisées au décollage et à l'atterrissage pour lesquelles le certificat de navigabilité est demandé;2. angle de descente de 3°;3. hauteur de l'avion de 120 m au-dessus du point de mesure du bruit à l'approche.(Toutefois pour les avions à hélices auxquels le chapitre VI du présent arrêté est applicable, les conditions de référence sont fixées par l'annexe. Pour les avions auxquels le chapitre IV du présent arrêté est applicable, les mesures se font suivant la méthode décrite dans les normes spécifiées à l'article 2, § 1er de la directive du Conseil des Communautés européennes du 4 décembre 1989 précitée.) <AR 1991-11-12/32, art. 5,3°, 003; En vigueur : 30-09-1990>§ 4. En ce qui concerne les avions à réaction subsoniques et les avions à hélices de plus de 5 700 kg:a) les méthodes de correction utilisées pour ramener les résultats des essais aux conditions de référence sont agréées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par son délégué;b) les résultats des essais ne sont en aucun cas acceptés si la différence entre les mesures faites et les valeurs corrigées en fonction des conditions de référence excède 15 EPNdB.

Art. 6. Pour la mesure des niveaux de bruit, les agents désignés par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par son délégué font procéder, selon le cas, aux essais décrits aux articles 14, 19, 24 ou 28. Ils peuvent faire appel à un laboratoire, agréé dans le cadre de la loi du 18 juillet 1973, relative à la lutte contre le bruit, par le Ministre ayant l'Environnement dans ses attributions. Les coûts sont à la charge de l'exploitant.

Art. 7. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué peut, en lieu et place des essais visés à l'article précédent, tenir compte de tout document délivré par une autorité étrangère ou établi par un service technique reconnu par cette autorité prouvant de manière satisfaisante que l'avion répond à des normes au moins équivalentes à celles fixées par le présent arrêté.

Art. 8. Pour le renouvellement périodique des certificats de navigabilité visés à l'article 1er, il peut être recouru aux essais visés à l'article 6.

CHAPITRE III. - Niveaux maximaux de bruit admissible pour les avions à réaction subsoniques

dont la demande de certificat de navigabilité pour le prototype a été acceptée avant le 6 octobre 1977.

Art. 9. Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux avions à réaction subsoniques pour lesquels la demande de certificat de navigabilité pour le prototype a été acceptée ou au sujet desquels une autre procédure réglementaire équivalente a été appliquée par les services de certification compétents, belges ou étrangers, avant le 6 octobre 1977.

(Les dispositions du présent chapitre ne sont applicables que pour le renouvellement de certificats de navigabilité d'avions inscrits sur le registre belge des immatriculations au 1er novembre 1990 ou pour la délivrance et le renouvellement de tels certificats pour les avions dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 34 000 kg et dont la capacité est au maximum de 19 places.) <Inséré par AR 1991-11-12/32, art. 6, 003; En vigueur : 30-09-1990> Toutefois, elles ne sont pas applicables aux avions qui, à leur masse maximale de certification au décollage, n'exigent qu'une longueur de piste égale ou inférieure à (610) m, le prolongement d'arrêt ou le prolongement dégagé n'étant pas compris dans cette longueur. <AR 24-11-1984, art. 5>

Art. 10. Les niveaux maximaux de bruit ne peuvent dépasser les valeurs ci-après: 1. au point de mesure latéral et au point de mesure à l'approche:

108 EPNdB pour les avions dont la masse maximale de certification au décollage est égale ou supérieure à 272 000 kg. Cette valeur décroît en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion pour atteindre 102 EPNdB lorsque la masse maximale de certification au décollage est égale à 34 000 kg. Elle demeure ensuite constante. 2. au point de mesure survolé au décollage:

108 EPNdB pour les avions dont la masse maximale de certification au décollage est égale ou supérieure à 272 000 kg. Cette valeur décroît en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion pour atteindre 93 EPNdB lorsque la masse maximale de certification au décollage est égale à 34 000 kg. Elle demeure ensuite constante.

Art. 11. § 1er. Les dispositions de l'article précédent sont également applicables aux versions dérivées des avions visés à l'article 9, pour lesquelles la demande d'extension de certification de type aura été acceptée ou une autre procédure réglementaire équivalente aura été appliquée par les services de certification compétents, belges ou étrangers, à partir du 6 octobre 1977 pour autant que le taux de dilution de leurs moteurs soit inférieur à 2. § 2. (Pour les versions dérivées des avions visés à l'article 9, dont les moteurs ont un taux de dilution égal ou supérieur à 2 ou pour celles dont la demande de certificat de navigabilité aura été acceptée ou au sujet desquelles une procédure réglementaire équivalente aura été appliquée par les services de certification compétents, belges ou étrangers, à partir du 26 novembre 1981, les niveaux maximaux de bruit ne peuvent dépasser les valeurs ci-après:) <AR 24-11-1984, art. 6> 1. au point de mesure latéral:

106 EPNdB pour les avions dont la masse maximale de certification au décollage est supérieure

ou égale à 400 000 kg. Cette valeur décroît en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion pour atteindre 97 EPNdB lorsque la masse maximale de certification au décollage est égale à 35 000 kg. Cette valeur demeure ensuite constante.2. au point de mesure survolé au décollage:a) avions monomoteurs ou bimoteurs:

104 EPNdB pour les avions dont la masse maximale de certification au décollage est supérieure ou égale à 325 000 kg. Cette valeur décroît en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion en raison de 4 EPNdB chaque fois que la masse est réduite de moitié jusqu'à ce que la valeur de 93 EPNdB soit atteinte. Celle-ci demeure ensuite constante;b) avions trimoteurs:

107 EPNdB pour les avions dont la masse maximale de certification au décollage est supérieure ou égale à 325 000 kg. Cette valeur décroît en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion à raison de 4 EPNdB chaque fois que la masse est réduite de moitié jusqu'à ce que la valeur de 93 EPNdB soit atteinte. Celle-ci demeure ensuite constante. Toutefois, les valeurs définies à l'article 10.2 sont applicables si elles sont inférieures à celles définies ci-dessus;c) avions équipés de quatre moteurs ou plus:

108 EPNdB pour les avions dont la masse maximale de certification au décollage est supérieure ou égale à 325 000 kg. Cette valeur décroît en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion à raison de 4 EPNdB chaque fois que la masse est réduite de moitié jusqu'à ce que la valeur de 93 EPNdB soit atteinte. Celle-ci demeure ensuite constante. Toutefois, les valeurs définies à l'article 10.2 sont applicables si elles sont inférieures à celles définies ci-dessus.3. au point de mesure à l'approche:

108 EPNdB pour les avions dont la masse maximale de certification au décollage est supérieure ou égale à 280 000 kg. Cette valeur décroît en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion pour atteindre 101 EPNdB lorsque la masse maximale de certification au décollage est égale à 35 000 kg. Elle demeure ensuite constante.

Art. 12. Les points de mesure mentionnés aux articles 10 et 11 sont définis comme suit:1° point de mesure latéral: point situé sur une parallèle à l'axe de piste à 650 m de cet axe ou de son prolongement, où le niveau de bruit au décollage est maximal;2° point de mesure survolé au décollage: point situé sur le prolongement de l'axe de piste, à une distance de 6 500 m du début du roulement au décollage;3° point de mesure à l'approche: point au sol, situé sur le prolongement de l'axe de piste, à 120 m au-dessous d'un axe de descente de 3° ayant son origine en un point situé à 300 m au-delà du seuil. Sur terrain plat, ce point de mesure est situé à 2 000 m du seuil.

Art. 13. Si le niveau maximal de bruit autorisé est dépassé en un ou deux points de mesure:1° la somme des dépassements n'excèdera pas 4 EPNdB; toutefois, ce montant est porté à 5 EPNdB, dans le cas des avions quadrimoteurs propulsés par des moteurs dont le taux de dilution est égal ou supérieur à 2 et pour lesquels la demande de certificat de navigabilité pour le prototype a été acceptée ou au sujet desquels une autre procédure réglementaire équivalente a été appliquée par

les services de certification compétents, belges ou étrangers, avant le 1^{er} décembre 1969.2° le dépassement en un point donné ne sera pas supérieur à 3 EPNdB;3° les dépassements seront compensés par une diminution correspondante à l'autre ou aux autres points de mesure.

Art. 14. Les essais de vérification des niveaux de bruit seront effectués de la manière suivante:1. essais au décollage;la poussée de décollage sera utilisée à partir du début du décollage jusqu'au point où l'avion atteint une hauteur d'au moins 210 m au-dessus de la piste et cette poussée ne sera pas ramenée à une valeur inférieure à la poussée nécessaire pour maintenir une pente de montée d'au moins 4 p.c.Une vitesse au moins égale à la vitesse minimale de sécurité au décollage, plus 10 noeuds, sera atteinte dès que possible après l'envol et maintenue pendant toute la durée de l'essai au décollage.Une configuration de décollage constante (à l'exception de la position du train d'atterrissage) sera maintenue pendant toute la durée de l'essai.2. essais à l'approche:l'avion volera en régime stabilisé et suivant un angle de descente de $3^{\circ} \pm 0,5^{\circ}$.L'approche sera effectuée à une vitesse stabilisée égale ou supérieure à 1,3 fois la vitesse de décrochage ou la vitesse minimale de vol en régime stabilisé, plus 10 noeuds, pendant l'approche et au-dessus du point de mesure; cette vitesse sera maintenue jusqu'à l'atterrissage. La configuration de l'avion sera celle qui correspond au braquage maximal admissible des volets hypersustentateurs.

CHAPITRE IV. - (Niveaux maximaux de bruits admissibles pour :

1. les avions à réaction subsoniques dont la demande de certificat de navigabilité pour le prototype a été acceptée depuis le 6 octobre 1977;
2. les avions à réaction subsoniques inscrits sur le registre belge des immatriculations à partir du 1^{er} novembre 1990 dont la masse au décollage dépasse 34 000 kg ou dont la capacité dépasse 19 places.) <AR 1991-11-12/32, art. 7, 003; En vigueur : 30-09-1990>

Art. 15. <AR 1991-11-12/32, art. 8, 003; En vigueur : 30-09-1990> Les dispositions du présent chapitre sont applicables :

1° aux avions à réaction subsoniques, y compris leurs versions dérivées, pour lesquels la demande de certificat de navigabilité pour le prototype a été acceptée ou au sujet desquels une autre procédure réglementaire équivalente a été appliquée par les services de certification compétents, belges ou étrangers, depuis le 6 octobre 1977;

2° à tout avion à réaction subsonique inscrit sur le registre belge des immatriculations à partir du 1^{er} novembre 1990 dont la masse maximum au décollage dépasse 34 000 kg ou dont la capacité dépasse 19 places.

Toutefois, ces dispositions ne sont pas applicables aux avions à réaction subsoniques qui, à leur masse maximale de certification au décollage, n'exigent qu'une longueur de piste égale ou inférieure à 610 m, le prolongement d'arrêt ou le prolongement dégagé n'étant pas compris dans cette longueur.

Art. 16. Les niveaux maximaux de bruit ne peuvent dépasser les valeurs ci-après:1. au point de

mesure latéral:

103 EPNdB pour les avions dont la masse maximale de certification au décollage est supérieure ou égale à 400 000 kg. Cette valeur décroît en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion pour atteindre 94 EPNdB lorsque la masse maximale de certification au décollage est égale à 35 000 kg. Elle demeure ensuite constante;2. au point de mesure survolé au décollage:a) avions monomoteurs ou bimoteurs:

101 EPNdB pour les avions dont la masse maximale de certification au décollage est supérieure ou égale à 385 000 kg. Cette valeur décroît en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion à raison de 4 EPNdB chaque fois que la masse est réduite de moitié jusqu'à ce que la valeur de 89 EPNdB soit atteinte.Celle-ci demeure ensuite constante;b) avions trimoteurs:

104 EPNdB pour les avions dont la masse maximale de certification au décollage est supérieure ou égale à 385 000 kg. Cette valeur décroît en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion à raison de 4 EPNdB chaque fois que la masse est réduite de moitié jusqu'à ce que la valeur de 89 EPNdB soit atteinte. Celle-ci demeure ensuite constante;c) avions équipés de quatre moteurs ou plus:

106 EPNdB pour les avions dont la masse maximale de certification au décollage est supérieure ou égale à 385 000 kg. Cette valeur décroît en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion à raison de 4 EPNdB chaque fois que la masse est réduite de moitié jusqu'à ce que la valeur de 89 EPNdB soit atteinte. Celle-ci demeure ensuite constante.3. au point de mesure à l'approche:

105 EPNdB pour les avions dont la masse maximale de certification au décollage est supérieure ou égale à 280 000 kg. Cette valeur décroît en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion pour atteindre 98 EPNdB lorsque la masse maximale de certification au décollage est égale à 35 000 kg. Elle demeure ensuite constante.

Art. 17. <AR 1991-11-12/32, art. 9, 003; En vigueur : 30-09-1990> Les niveaux de bruit, les points et les méthodes de mesure, sont ceux définis par les normes spécifiées à l'article 2, § 1er, de la directive du Conseil des Communautés européennes du 4 décembre 1989 précitée.

Art. 18. (Abrogé) <AR 1991-11-12/32, art. 10,1°, 003; En vigueur : 30-09-1990>

Art. 19. (Abrogé) <AR 1991-11-12/32, art. 10,2°, 003; En vigueur : 30-09-1990>

CHAPITRE V. - Niveaux maximaux de bruit admissibles pour les avions à hélices d'une masse supérieure à 5 700 kg.

Art. 20. Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux avions à hélices dont la masse maximale de certification au décollage dépasse 5 700 kg, pour lesquels la demande de certificat de navigabilité aura été acceptée ou au sujet desquels une autre procédure réglementaire équivalente aura été appliquée par les services de certification compétents, belges ou étrangers, depuis le 6 octobre 1977.Toutefois, elles ne sont pas applicables aux avions spécialement conçus pour les travaux agricoles ou pour la lutte contre l'incendie ni à ceux qui, à la masse maximale de

certification au décollage, n'exigent qu'une longueur de piste égale ou inférieure à (610) m, le prolongement d'arrêt ou le prolongement dégagé n'étant pas compris dans cette longueur. <AR 24-11-1984, art. 9>

Art. 21. Les niveaux maximaux de bruit ne peuvent dépasser les valeurs ci-après:1. au point de mesure latéral:

96 EPNdB pour les avions dont la masse maximale de certification au décollage est inférieure ou égale à 34 000 kg. Cette valeur augmente en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion, à raison de 2 EPNdB chaque fois que la masse est doublée, pour atteindre 103 EPNdB. Cette valeur demeure ensuite constante;2. au point de mesure survolé au décollage;

89 EPNdB pour les avions dont la masse maximale de certification au décollage est inférieure ou égale à 34 000 kg. Cette valeur augmente en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion, à raison de 5 EPNdB chaque fois que la masse est doublée, pour atteindre 106 EPNdB. Cette valeur demeure ensuite constante;3. au point de mesure à l'approche:

98 EPNdB pour les avions pour lesquels la masse maximale de certification au décollage est inférieure ou égale à 34 000 kg. Cette valeur augmente en fonction linéaire du logarithme de la masse de l'avion, à raison de 2 EPNdB chaque fois que la masse est doublée, pour atteindre 105 EPNdB. Cette valeur demeure ensuite constante.

Art. 22. Les points de mesure mentionnés à l'article 21 sont ceux définis à l'article 17.

Art. 23. Si le niveau de bruit maximal autorisé est dépassé en un ou deux points de mesure:1° la somme des dépassements n'excèdera pas 3 EPNdB;2° le dépassement en un point donné ne sera pas supérieur à 2 EPNdB;3° les dépassements seront compensés par une diminution correspondante à l'autre ou aux autres points de mesure.

Art. 24. Les essais de vérification des niveaux de bruit seront effectués de la manière suivante:1. essais au décollage:(a) La puissance de décollage sera utilisée à partir du début du décollage jusqu'au point où l'avion atteint au moins la hauteur suivante au-dessus de la piste:- avions bimoteurs: 300 m- avions trimoteurs: 260 m- avions équipés de quatre moteurs ou plus: 210 m)<AR 24-11-1984, art. 10>b) une fois que l'avion aura atteint la hauteur spécifiée en a) ci-dessus, la puissance ne sera pas réduite à une valeur inférieure à celle qui permet de maintenir une pente de montée de 4 p.c. ou de maintenir le vol en palier avec un moteur hors de fonctionnement, si cette dernière valeur est supérieure à la précédente;c) une vitesse au moins égale à la vitesse minimale de sécurité au décollage, plus 10 noeuds, sera atteinte dès que possible après l'envol et maintenue pendant toute la durée de l'essai de bruit au décollage;d) une configuration de décollage constante sera maintenue pendant toute la durée de la procédure de décollage de référence; le train d'atterrissage pourra toutefois être relevé;e) la masse de l'avion au moment du lâcher des freins sera la masse maximale de certification au décollage.2. essais à l'approche:a) l'avion vole en régime stabilisé, suivant un angle de descente de $3^{\circ} \pm 0,5^{\circ}$;b) l'approche sera effectuée à une

vitesse constante au moins égale à 1,3 fois la vitesse de décrochage ou la vitesse minimale de vol en régime stabilisé, plus 10 noeuds, à puissance constante pendant l'approche et au-dessus du point de mesure et elle sera poursuivie à cette vitesse jusqu'à l'atterrissage normal;c) la configuration constante de l'avion à l'approche, utilisée dans les essais de certification de navigabilité, train sorti, sera maintenue pendant la procédure d'approche de référence. Au cas où plusieurs configurations (position des volets hypersustentateurs) satisfaisant aux exigences des règlements de navigabilité sont choisies par le postulant, c'est la configuration la plus critique du point de vue du niveau sonore, associée à la masse maximale pour laquelle cette configuration est admissible, qui sera retenue;d) la masse de l'avion au toucher des roues sera la masse maximale à l'atterrissage permise par la configuration d'approche définie en c), pour laquelle la certification est demandée.

CHAPITRE VI. - Niveaux maximaux de bruit admissibles pour les avions à hélices dont la masse ne dépasse pas 5 700 kg.

Art. 25. Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux avions à hélices dont la masse maximale de certification au décollage ne dépasse pas 5 700 kg. Toutefois, elles ne sont pas applicables aux avions spécialement conçus pour l'acrobatie, les travaux agricoles ou la lutte contre l'incendie.

Art. 26. On utilisera, pour la mesure des niveaux de bruit, le niveau global pondéré de pression acoustique définie dans la norme (NBN C 97-12 (dernière édition)). - Sonomètres de précision, établie par l'Institut belge de normalisation. La pondération appliquée à chaque composante sinusoïdale de pression acoustique sera donnée en fonction de la fréquence par la courbe type de référence dite "A" <AR 24-11-1984, art. 11, 1°> On fournira également, lorsque les services de certification le demanderont, les données acoustiques exprimées en EPNdB conformément à la norme NBN S 01-301 visée à (l'article 5), § 1er.<AR 24-11-1984, art. 11, 2°> Pour le calcul de la correction de durée spécifiée dans cette norme, l'intervalle de temps sera, dans chaque cas, la période, à la seconde près, pendant laquelle le niveau de bruit perçu corrigé pour les sons purs est égal ou supérieur au niveau maximal moins 10 dB, la limite inférieure de 90 dB n'étant pas appliquée.

Art. 27. Le niveau maximal de bruit déterminé conformément à la méthode d'évaluation du bruit exposée en annexe, ne dépassera pas 68 dB (A) pour les avions dont la masse de certification au décollage ne dépasse pas 600 kg. Cette valeur augmente en fonction linéaire de la masse de l'avion pour atteindre 80 dB (A) pour une masse de 1 500 kg. Cette valeur demeure ensuite constante jusqu'à 5 700 kg.

Art. 28. Les essais de vérification du niveau de bruit comprennent une série de vols en palier effectués à une hauteur de 300 m +/- 10-30 m. L'avion passera au-dessus du point de mesure, à +/- 10° de la verticale. (Le survol sera exécuté à la puissance maximale dans la gamme des puissances

normales d'utilisation, indiquée au manuel de vol de l'avion, à vitesse stabilisée et en configuration de croisière.) <AR 24-11-1984, art. 12, 2°>

CHAPITRE VII. - Dispositions finales.

Art. 29. L'arrêté ministériel du 2 mai 1975, fixant les normes acoustiques pour les avions à réaction subsoniques est abrogé.

Art. 30. Le présent arrêté en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Art. 31. Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Art. N. Méthode de mesure du bruit des avions à hélice dont la masse maximale au décollage ne dépasse pas 5 700 kg <voir M.B. 11-06-1980, p. 7224> modifié par <AR 24-11-1984, M.B. 23-01-1985, p. 669>