

REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE

Honneur – Fraternité – Justice

.....

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

.....

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



Règlement Technique Aéronautique (RTA) n° 16

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

VOLUME III :

ÉMISSIONS DE CO₂ DES AVIONS

Première édition - 2017

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS

<i>Amendements</i>					
<i>No</i>	<i>Motif</i>	<i>Arrêté N°</i>	<i>Applicable le</i>	<i>Inscrit-le</i>	<i>Par</i>
<i>00 (1^{re} Edition)</i>	<i>Intégration de l'Amendement 7 de l'annexe 16 de l'OACI, Volume III – Emissions CO₂ des avions.</i>	<i>789/MET</i>	<i>11/10/2017</i>	<i>11/10/2017</i>	<i>DSAD</i>

RÉFÉRENCES

Annexe : 16 Vol 3 ; Émissions de CO₂ des avions; Premier édition juillet 2017.

TABLE DES MATIÈRES

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS..... 2

RÉFÉRENCES..... 3

TABLE DES MATIÈRES 4

PARTIE 1. DEFINITIONS ET SYMBOLES..... 5

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS..... 5

CHAPITRE 2. SYMBOLES..... 7

PARTIE 2. NORME DE CERTIFICATION POUR LES ÉMISSIONS DE CO₂ DES AVIONS BASÉE SUR LA CONSOMMATION DE CARBURANT 8

CHAPITRE 1. ADMINISTRATION..... 8

PARTIE 1. DEFINITIONS ET SYMBOLES

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

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

- (1) **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.
- (2) **Avion subsonique.** Avion ne pouvant pas maintenir le vol en palier à des vitesses dépassant Mach 1.
- (3) **Certificat de type.** Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice et certifier que cette conception répond aux spécifications de navigabilité pertinentes de cet État.
- (4) **Conditions optimales.** Les combinaisons d'altitude et de vitesse propre dans l'enveloppe de vol approuvée définie dans le manuel de vol de l'avion qui donne la plus grande valeur du rayon d'action spécifique à chaque masse de l'avion de référence.
- (5) **État de conception.** Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
- (6) **Facteur géométrique de référence.** Facteur d'ajustement de la taille du fuselage de l'avion, dérivée d'une projection bidimensionnelle du fuselage.
- (7) **Masse maximale au décollage.** La plus élevée de toutes les masses au décollage pour la configuration de la conception de type.
- (8) **Modèle de performance.** Outil ou méthode analytique validée à partir des données corrigées d'essai en vol qui peut être utilisé pour déterminer les valeurs SAR afin de calculer l'unité métrique d'évaluation des émissions de CO₂ aux conditions de référence.
- (9) **Nombre maximal de sièges-passagers.** Nombre maximal certifié de passagers pour la conception de type de l'avion.
- (10) **Procédures équivalentes.** Une procédure d'essai ou d'analyse qui, tout en étant différente de celle qui est spécifiée dans le présent règlement, produit en fait, selon le jugement technique de l'autorité de certification, la même unité métrique d'évaluation des émissions de CO₂ que la procédure spécifiée.
- (11) **Rayon d'action spécifique.** Distance que parcourt un avion, dans la phase de croisière, par unité de carburant consommée.
- (12) **Version dérivée d'un avion certifié-émissions de CO₂.** Avion qui intègre des modifications de type et dont la masse maximale au décollage ou l'unité métrique d'évaluation des émissions de CO₂ augmente de plus de :
- (13) **Version dérivée d'un avion non certifié-émissions de CO₂.** Avion qui est conforme à un certificat de type existant mais qui n'est pas certifié selon les dispositions de l'Annexe 16 Volume III de la Convention relative à l'aviation internationale, et auquel des modifications de la conception de type ont été apportées avant la délivrance du premier certificat de navigabilité, lesquelles augmentent la

valeur métrique d'évaluation des émissions de CO₂ de plus de 1,5 % ou sont considérées comme étant des modifications significatives du point de vue des émissions de CO₂.

- (14) **Zone d'équipage de conduite.** Partie de la cabine exclusivement réservée à l'utilisation de l'équipage de conduite.

CHAPITRE 2. SYMBOLES

Là où les symboles suivants sont utilisés dans le Volume III de cette RTA, ils ont le sens qui leur est attribué ci-dessous :

AVG	Moyenne
CG	Centre de gravité
CO ₂	Dioxyde de carbone
g ₀	Accélération standard due à la gravité au niveau de la mer et à une latitude géodésique de 45,5 degrés, 9,80665 (m/s ²)
Hz	Hertz (cycle par seconde)
MTOM	Masse maximale au décollage (kg)
OML	Limite extérieure du gabarit (<i>Outer mould line</i>)
RGF	Facteur géométrique de référence
RSS	Racine carrée de la somme des carrés
SAR	Rayon d'action spécifique (<i>Specific air range</i>) (km/kg)
TAS	Vitesse vraie (km/h)
W _f	Débit carburant total de l'avion (kg/h)
δ	Rapport de pression atmosphérique à une altitude donnée avec la pression atmosphérique au niveau de la mer

PARTIE 2. NORME DE CERTIFICATION POUR LES ÉMISSIONS DE CO₂ DES AVIONS BASÉE SUR LA CONSOMMATION DE CARBURANT

CHAPITRE 1. ADMINISTRATION

- 1.1. Les dispositions du présent règlement s'appliquent aux aéronefs immatriculés en Mauritanie et compris dans les classifications définies aux fins de la certification-émissions de CO₂ au chapitre 2 de la partie 2 du volume III de l'annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.
- 1.2. (réservé)
- 1.3. La Mauritanie reconnaît la validité des dérogations accordées à un avion par une autorité d'un autre État contractant responsable de la production de l'avion, à condition qu'un processus acceptable ait été utilisé.