

TOUT
SAVOIR

SUR



CALIPS

CLASSIFICATION DES AVIONS LÉGERS SELON LEUR INDICE DE PERFORMANCE SONORE



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr



C'EST QUOI ?

La classification acoustique des avions légers selon le niveau de bruit qu'ils produisent lors des tours de piste.

POURQUOI ?

Réduire les nuisances générées par la répétition des tours de piste, cause principale du mécontentement des riverains.

Disposer d'informations objectives sur le bruit des avions pour favoriser le dialogue entre utilisateurs de l'aérodrome et riverains.

Aider au choix des dispositifs atténuateurs de bruit (hélices et silencieux d'échappement).

Obtenir des autorisations de vols privilégiés sur les A/D durant les périodes sensibles où la gestion du bruit s'avère indispensable.

EST-CE OBLIGATOIRE ?

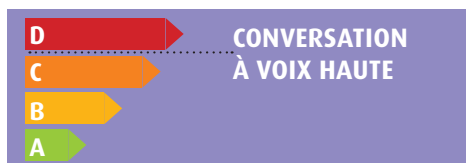
Le classement de l'avion est laissé au libre choix du propriétaire mais l'absence de visibilité sur le bruit que produit l'avion pourra avoir pour conséquence l'interdiction de vol lors de plages horaires jugées sensibles.

LES AÉRONEFS CONCERNÉS

Avions équipés de moteur à piston et d'une hélice dont la masse est inférieure à 8 618 kg. Prochainement les avions en kit et de construction amateur.

LA SIGNIFICATION DES CLASSES

La référence est le niveau sonore d'une conversation à voix haute. L'avion qui produit un bruit supérieur est classé D et celui qui produit un bruit inférieur est classé C, B ou A. La catégorie A est réservée aux avions les plus silencieux. À noter que l'appartenance à une classe supérieure (e.g classe B par rapport à C) signifie que l'avion est moins bruyant et que la différence est perceptible.



UN COMITÉ DE SUIVI

Le comité de suivi a pour mandat de suivre la mise en œuvre de CALIPSO, d'analyser les effets de son utilisation et de proposer des actions pour favoriser son déploiement. Les membres du comité sont : les utilisateurs des aérodromes, les fédérations, les représentants des riverains, les équipementiers, les avionneurs et la DGAC. Le comité se réunit deux fois par an.

1 500 avions basés sur les aérodromes dits « sensibles ».

LES CONDITIONS ET LES RÈGLES D'UTILISATION DES CLASSES

Le comité de suivi recommande

3 conditions à remplir avant la mise en œuvre de CALIPSO sur un aérodrome :

- une commission consultative de l'environnement est constituée,
- des mesures destinées à réduire les nuisances sonores associées aux tours de piste ont d'ores et déjà été prises. Celles-ci figurent de préférence dans une charte de l'environnement dans laquelle figure un code de respect mutuel,
- le recours à CALIPSO a pour seul objectif la réduction des nuisances sonores associées aux tours de piste de tous les avions. Les mesures sont strictement limitées aux périodes jugées les plus sensibles.

2 règles d'utilisation des classes :

- les avions classés selon CALIPSO font l'objet d'autorisations de vol privilégiées durant les périodes jugées gênantes,
- à la discrétion de l'instance de concertation locale, un aéronef qui ne peut être classé pourra bénéficier d'une autorisation de vol privilégiée.

LE RÔLE DES INSTANCES DE CONCERTATION LOCALE

La situation diffère selon les aérodromes. Il revient donc aux instances de concertation locale d'engager un dialogue et de définir le cas échéant les mesures adaptées à la situation locale. Quelle que soit la situation, l'organe privilégié est la Commission Consultative de l'Environnement.

COMMENT FAIRE CLASSER SON AVION ?

Classer l'avion par équivalence

Une équivalence est accordée lorsqu'un avion présente les mêmes caractéristiques qu'un avion déjà classé. Plus de 75% des avions équipés d'une hélice à pas fixe peuvent désormais être classés par équivalence.

Faire mesurer l'avion

- Sites de mesure : pour les avions qui ne peuvent être classés par équivalence, cinq sites de mesure sont proposés.
- Principe de la mesure : aucune compétence particulière du pilote, différents passages en palier à 800 ft à différentes vitesses, durée de l'essai en vol de l'ordre de 30 minutes.
- Prise en charge de la dépense : le propriétaire d'avion équipé d'une hélice à pas variable bénéficie de la gratuité des mesures pour toute demande de classification adressée jusqu'au 9 juin 2019. À l'exception des avions référents, les mesures des avions équipés d'une hélice à pas fixe ne sont plus prises en charge depuis le 31 décembre 2017.

COMMENT EFFECTUER SA DEMANDE DE CLASSEMENT ?

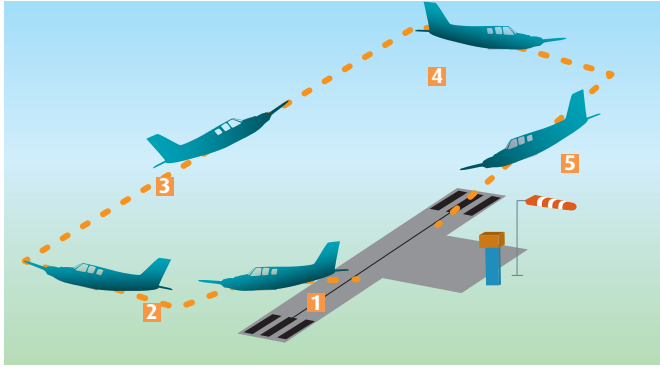
Le postulant crée un compte CALIPSO et réalise de manière simplifiée sa demande de classement en ligne.

<https://calipso.dta.aviation-civile.gouv.fr/application-externe/>

900
avions classés

TOUR DE PISTE

Le tour de piste décrit des trajectoires que le pilote doit emprunter pour atterrir ou décoller en toute sécurité. Il comporte 5 phases : **1** montée initiale, **2** vent traversier, **3** vent arrière, **4** base et **5** finale.



RÉFÉRENCE RÉGLEMENTAIRE

Arrêté du 11 juin 2013 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore.

CATALOGUES DES FABRICANTS DE DISPOSITIFS ATTÉNUATEURS DE BRUIT

Chabord, CEAPR et SCAI-TECH : <https://www.echappement-chabord.fr/>, http://www.robin-aircraft.com/2017/05/silencieux_ceapr/ et http://www.scai-tech-silencer.com/scai-tech-silencer.com/ECOLOGIE_2.html ont publié un catalogue qui renseigne sur l'efficacité de leurs dispositifs atténuateur de bruit.

CONDITIONS D'OBTENTION D'UNE SUBVENTION POUR L'INSTALLATION D'UN SYSTÈME ATTÉNUATEUR DE BRUIT

Le bénéficiaire de l'installation du système atténuateur de bruit doit s'engager à classer son avion selon CALIPSO. Le fabricant du dispositif doit au préalable démontrer que l'avion modifié passe à un niveau de classement supérieur.

MAIL : calipso.dta-bf@aviation-civile.gouv.fr

Direction générale de l'Aviation civile
Direction du Transport aérien
50 rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
Tél : +33 (0)1 58 09 44 81

