

F. 91 — 2301

31 JUILLET 1991

Arrêté ministériel déterminant la classification des aéronefs en catégories acoustiques

Le Ministre des Communications,

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et approuvée par la loi du 30 avril 1947, notamment l'annexe 16;

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5;

Vu le statut de la Régie des voies aériennes, annexé à l'arrêté royal du 5 octobre 1970, notamment l'article 14, modifié par l'arrêté royal n° 425 du 1er août 1986;

Vu l'arrêté royal du 22 décembre 1989 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles National, notamment l'article 2, modifié par l'arrêté royal du 18 juillet 1991;

Vu l'urgence;

Considérant que dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores causées par l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles National, il est indiqué de publier sans délai, pour les utilisateurs, la liste des catégories acoustiques des aéronefs,

Arrête :

Article 1^{er}. Les aéronefs sont classés dans les cinq catégories acoustiques prévues à l'article 2 de l'arrêté royal du 22 décembre 1989 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles National, modifié par l'arrêté royal du 18 juillet 1991.

Les méthodes pour déterminer les catégories acoustiques sont exposées à l'annexe 1 au présent arrêté.

Art. 2. Les aéronefs, qui sont déjà classés en catégories acoustiques, figurent dans l'annexe 2 au présent arrêté.

Art. 3. Tout aéronef qui n'est pas visé par la liste prévue à l'article 2 est classé dans la catégorie 1, pour autant que l'exploitant d'un tel aéronef n'ait pas fourni au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique, les documents justificatifs nécessaires à son classement.

Art. 4. L'exploitant d'un aéronef qui figure sur la liste prévue à l'article 2 est admis à justifier, dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article précédent, que celui-ci doit être classé dans une autre catégorie.

Art. 5. La classification d'un aéronef dans une autre catégorie, prévue aux articles 3 et 4, est effective le premier jour du mois suivant la réception des documents nécessaires à la classification.

Art. 6. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} octobre 1991.

Bruxelles, le 31 juillet 1991.

J.-L. DEHAENE

Annexe 1

Détermination des catégories acoustiques des aéronefs pour l'aéroport de Bruxelles National**1. Formule de base.**

La détermination des catégories acoustiques est fondée sur les données du certificat acoustique d'appareils « stage 3 » de plus de 34 tonnes, figurant au document AC n° 36-1E du 30 juin 1988 de la Federal Aviation Administration.

Pour chacun de ces appareils a été établie la somme TOTNOISE des niveaux sonores en EPNdB (Effective Perceived Noise Level) qui appartiennent aux trois points de mesure (latéral, atterrissage et

N. 91 — 2301

31 JULI 1991

Ministerieel besluit tot vaststelling van de verdeling van de luchtvaartuigen in geluidscategorieën

De Minister van Verkeerswezen,

Gelet op het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947, inzonderheid op bijlage 16;

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 5;

Gelet op het statuut van de Regie der Luchtwegen, gevoegd bij het koninklijk besluit van 5 oktober 1970, inzonderheid op artikel 14, gewijzigd bij het koninklijk besluit nr. 425 van 1 augustus 1986;

Gelet op het koninklijk besluit van 22 december 1989 houdende vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal, inzonderheid op artikel 2, gewijzigd bij koninklijk besluit van 18 juli 1991;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat het, in het kader van de strijd tegen de geluidshinder, veroorzaakt door het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal, aangewezen is, ten behoeve van de gebruikers, zonder verwijl, de lijst bekend te maken van de geluidscategorieën der luchtvaartuigen,

Besluit :

Artikel 1. De luchtvaartuigen worden ingedeeld in de vijf geluidscategorieën voorzien in artikel 2 van het koninklijk besluit van 22 december 1989 houdende vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal, gewijzigd bij koninklijk besluit van 18 juli 1991.

De methodes tot vaststelling van de geluidscategorieën worden uiteengezet in de bijlage 1 bij dit besluit.

Art. 2. De luchtvaartuigen, die reeds ingedeeld zijn in geluidscategorieën, worden aangegeven in de bijlage 2 bij dit besluit.

Art. 3. Elk luchtvaartuig, dat niet op de in artikel 2 voorziene lijst voorkomt, wordt ingedeeld in categorie 1, zolang de exploitant van dergelijk luchtvaartuig niet aan de Minister, die met het bestuur der luchtvaart is belast, de voor de rangschikking noodzakelijke documenten heeft overgemaakt.

Art. 4. De exploitant van een luchtvaartuig dat voorkomt op de in artikel 2 voorziene lijst wordt in de gelegenheid gesteld om, onder dezelfde voorwaarden als deze voorzien in vorig artikel, aan te tonen dat het luchtvaartuig in een andere categorie dient te worden ingedeeld.

Art. 5. De indeling van een luchtvaartuig in een andere categorie, zoals voorzien in de artikelen 3 en 4, gaat in de eerste dag van de maand volgend op de ontvangst van de voor de rangschikking noodzakelijke documenten.

Art. 6. Dit besluit treedt in werking op 1 oktober 1991.

Brussel, 31 juli 1991.

J.-L. DEHAENE

Bijlage 1

Bepaling van de geluidscategorieën der luchtvaartuigen voor de luchthaven Brussel-Nationaal**1. Basisformule.**

Voor de bepaling van de geluidscategorieën der luchtvaartuigen werd uitgegaan van de akoestische certificatiegegevens van « stage 3 » vliegtuigen van meer dan 34 ton, opgenomen in het document AC nr. 36-1E van 30 juni 1988 van de Federal Aviation Administration.

Voor elk van deze vliegtuigen werd de som (TOTNOISE) gemaakt van de geluidsniveaus, uitgedrukt in EPNdB (Effective Perceived Noise Level), die behoren bij de drie meetpunten (lateraal, landing

décollage) de la certification. Sur la base des valeurs TOTNOISE a été établie, par la méthode des moindres carrés, une courbe de référence en fonction du poids maximum autorisé au décollage, exprimé en tonnes (MTOWTON). Cette courbe de référence s'obtient par la formule :

$$\text{PRED} = 263,60 + 0,1938 \times \text{MTOWTON} - 0,0001858 \times \text{MTOWTON}^2$$

où PRED donne (en EPNdB) la valeur de référence d'un avion donné.

2. Détermination des catégories acoustiques.

Par rapport à la courbe de référence théorique déterminée, les 5 catégories sont fixées comme suit :

Catégorie 1 :

$$\text{PRED} + 20 \text{ dB} < \text{TOTNOISE}$$

Catégorie 2 :

$$\text{PRED} + 12 \text{ dB} < \text{TOTNOISE} \leq \text{PRED} + 20 \text{ dB}$$

Catégorie 3 :

$$\text{PRED} + 4 \text{ dB} < \text{TOTNOISE} \leq \text{PRED} + 12 \text{ dB}$$

Catégorie 4 :

$$\text{PRED} - 4 \text{ dB} < \text{TOTNOISE} \leq \text{PRED} + 4 \text{ dB}$$

Catégorie 5 :

$$\text{TOTNOISE} \leq \text{PRED} - 4 \text{ dB.}$$

3. Procédure de classification en catégories acoustiques.

— La somme TOTNOISE d'un avion donné est établie sur la base des trois données de certification acoustique (latérale, atterrissage et décollage).

— Sur la base de la valeur MTOWTON, le poids maximum autorisé au décollage (exprimé en tonne), on calcule la valeur PRED correspondante au moyen de la formule précitée.

— La catégorie acoustique est fixée sur la base des critères du point 2, par comparaison entre cette valeur PRED et la valeur TOTNOISE.

— La fixation de la valeur TOTNOISE est fondée en principe sur des résultats obtenus selon les prescriptions de l'O.A.C.I. pour la certification acoustique des appareils « Chapter III », c'est-à-dire à 2 000 m du seuil d'atterrissage sous la route d'atterrissage, à 6 500 m du lieu de départ sous la route de décollage au décollage, à 450 m du milieu de la piste de décollage pour la valeur latérale.

— Etant donné que pour les appareils « Chapter II » les mesurages latéraux ont été faits à 650 m, il y a lieu d'ajouter 2,1 dB à la valeur latérale pour ces types d'appareils.

— A défaut de données de certification selon les prescriptions O.A.C.I., les données de certification selon les prescriptions F.A.A. peuvent être utilisées.

— Les exploitants des aéronefs sont tenus de transmettre au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique, les documents nécessaires à la classification. Les aéronefs qui font escale à l'aéroport de Bruxelles National et pour lesquels ces documents n'ont pas été transmis, sont classés dans la catégorie 1.

— Pour certains types d'avions pour lesquels aucune certification acoustique n'est requise et pour lesquels aucune ou seules des données acoustiques partielles sont disponibles, une procédure adéquate sera élaborée avec l'exploitant afin d'obtenir une valeur TOTNOISE réaliste.

4. Dérogations.

Les types d'appareils les plus silencieux de la technique moderne peuvent être classés dans la catégorie 5, si aucun aéronef d'une classe de poids déterminée n'y figure.

Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 31 juillet 1991 déterminant la classification des aéronefs en catégories acoustiques.

en opstijging) van de certificatie. Op basis van deze TOTNOISE waarden werd door middel van de methode van de kleinste kwadraten een referentiekromme opgesteld in functie van het hoogst toegelaten startgewicht, uitgedrukt in ton (MTOWTON). Deze referentiekromme wordt gegeven door de formule :

waarin PRED (in EPNdB) de referentiewaarde aangeeft voor een gegeven vliegtuig.

2. Bepaling van de geluidscategorieën.

Ten opzichte van de theoretische bepaalde referentiekromme, worden de 5 categorieën als volgt vastgesteld :

Categorie 1 :

$$\text{PRED} + 20 \text{ dB} < \text{TOTNOISE}$$

Categorie 2 :

$$\text{PRED} + 12 \text{ dB} < \text{TOTNOISE} \leq \text{PRED} + 20 \text{ dB}$$

Categorie 3 :

$$\text{PRED} + 4 \text{ dB} < \text{TOTNOISE} \leq \text{PRED} + 12 \text{ dB}$$

Categorie 4 :

$$\text{PRED} - 4 \text{ dB} < \text{TOTNOISE} \leq \text{PRED} + 4 \text{ dB}$$

Categorie 5 :

$$\text{TOTNOISE} \leq \text{PRED} - 4 \text{ dB.}$$

3. Procedure voor het indelen in geluidscategorieën.

— Voor een gegeven vliegtuig wordt op basis van de drie geluidscertificatiegegevens (lateraal, landing en opstijging) de som TOTNOISE gemaakt.

— Op basis van de waarde van MTOWTON, het hoogst toegelaten startgewicht (uitgedrukt in ton) wordt de corresponderende PRED-waarde berekend door middel van de voormelde formule.

— Uit een vergelijking tussen deze PRED-waarde en de TOTNOISE-waarde wordt de geluidscategorie bepaald op basis van de criteria, vermeld in punt 2.

— In principe steunt de bepaling voor de TOTNOISE-waarde op resultaten bekomen volgens de voorschriften van I.C.A.O. voor de geluidscertificatie van « Chapter III »-vliegtuigen, t.z. op 2 000 m van de landingsdrempel onder de landingsroute, op 6 500 m van de vertrekplaats onder de opstijgroute bij het opstijgen, op 450 m van het midden van de startbaan voor de laterale waarde.

— Aangezien bij « Chapter II »-vliegtuigen de laterale metingen gebeuren op 650 m, dienen voor deze types van vliegtuigen 2,1 dB aan de laterale waarde toegevoegd te worden.

— Bij ontstentenis van de certificatiegegevens volgens I.C.A.O. voorschriften kunnen eveneens de certificatiegegevens volgens de F.A.A.-voorschriften worden gebruikt.

— De exploitanten van de luchtvaartuigen zijn ertoe gehouden de voor de rangschikking noodzakelijke documenten over te maken aan de Minister, belast met het bestuur der luchtvaart. Luchtvaartuigen, die de luchthaven Brussel-Nationaal aandoen en waarvoor deze documenten niet werden overgemaakt, worden in categorie 1 ondergebracht.

— Voor bepaalde types van vliegtuigen, waarvoor geen geluidscertificatie vereist is en waarvoor geen of slechts gedeeltelijk geluidsgegevens beschikbaar zijn, wordt in overleg met de exploitant een gepaste procedure uitgewerkt om tot een realistische TOTNOISE-waarde te komen.

4. Afwijkingen.

Indien voor een bepaalde gewichtsklasse geen luchtvaartuigen in categorie 5 voorkomen, kunnen de stilste vliegtuigtypes, beantwoordend aan de moderne technologie, in deze categorie ondergebracht worden.

Gezien om gevoegd te worden bij het ministerieel besluit van 31 juli 1991 tot vaststelling van de verdeling van de luchtvaartuigen in geluidscategorieën.

Annexe 2

Liste d'aéronefs selon la catégorie acoustique

Catégorie 1

B 707
 B 727
 B 737-100 et 200
 BAC 1-11
 BAe HS125 avec moteur Viper
 BAe VC10
 Concorde
 DC 8 série 60
 DC 9-10 à 50
 F 28
 Gulfstream GII
 IL-62-M
 Learjet séries 23 à 29
 Mercure
 Aéronefs à hélices d'un poids supérieur à 5 700 kg, approuvés avant le 6 octobre 1977, sans certificat acoustique
 TU-154-A

Catégorie 2

Falcon 20
 Aéronefs à hélices d'un poids supérieur à 5 700 kg, approuvés après le 6 octobre 1977
 Aéronefs à hélices d'un poids inférieur à 5 700 kg
 YAK-40

Catégorie 3

A 300
 B 747-100
 BAe HS125 avec moteur TFE
 Cessna 650
 DC-10 avec moteurs CF6-6D ou CF6-50C/H ou JT9D-69A
 Falcon 50
 MD-80 avec MTOW > 70 tonnes

Catégorie 4

A 310
 B 747-SP
 B 747-200
 B 747-300
 DC 8 — série 70
 DC-10 à l'exception de ceux équipés des moteurs CF6- 6D ou CF6-50C/H ou JT9D-59A
 Falcon 10
 Falcon 20G
 Falcon 200 Mystère
 Learjet 35/36
 L1011
 MD-80 avec MTOW < = 70 tonnes

Catégorie 5

A320
 BAe-146
 B 737-300 et 400
 B 757
 B 767
 Cessna 500-501
 Cessna 550-551
 CL-600
 Falcon 900
 Learjet 35A/36A
 Gulfstream G IV
 MD 87
 MU-300.

Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 31 juillet 1991 déterminant la classification des aéronefs en catégories acoustiques.

Le Ministre des Communications,
 J.-L. DEHAENE

Bijlage 2

Lijst van de vliegtuigen volgens geluidscategorie

Categorie 1

B 707
 B 727
 B 737-100 en 200
 BAC 1-11
 BAe HS125 met Viper motor
 BAe VC10
 Concorde
 DC 8 serie 60
 DC 9-10 tot 50
 F 28
 Gulfstream GII
 IL-62-M
 Learjet series 23 tot 29
 Mercure
 Schroefvliegtuigen van meer dan 5 700 kg., goedgekeurd vóór 6 oktober 1977, zonder geluidscertificaat
 TU-154-A

Categorie 2

Falcon 20
 Schroefvliegtuigen van meer dan 5 700 kg., goedgekeurd na 6 oktober 1977
 Schroefvliegtuigen van minder dan 5 700 kg
 YAK-40

Categorie 3

A 300
 B 747-100
 BAe HS125 met TFE motor
 Cessna 650
 DC-10 met CF6-6D of CF6-50C/H of JT9D-69A motoren
 Falcon 50
 MD-80 met MTOW > 70 ton

Categorie 4

A 310
 B 747-SP
 B 747-200
 B 747-300
 DC 8 — serie 70
 DC-10 met uitzondering van CF6- 6D of CF6-50C/H of JT9D-59A motoren
 Falcon 10
 Falcon 20G
 Falcon 200 Mystère
 Learjet 35/36
 L1011
 MD-80 met MTOW < = 70 ton

Categorie 5

A320
 BAe-146
 B 737-300 en 400
 B 757
 B 767
 Cessna 500-501
 Cessna 550-551
 CL-600
 Falcon 900
 Learjet 35A/36A
 Gulfstream G IV
 MD 87
 MU-300.

Gezien om gevoegd te worden bij het ministerieel besluit van 31 juli 1991 tot vaststelling van de verdeling van de luchtvaartuigen in geluidscategorieën.

De Minister van Verkeerswezen,
 J.-L. DEHAENE