

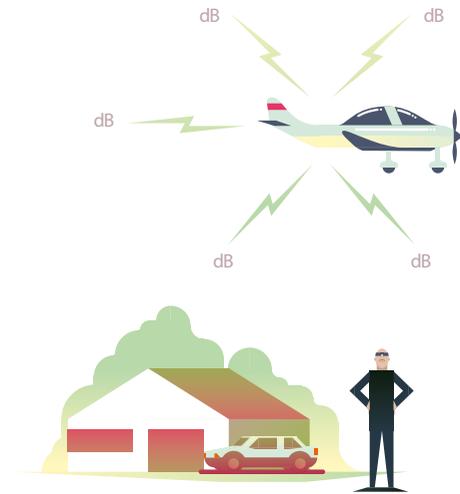
# CALIPSO

## INDICATEUR OBJECTIF DU BRUIT DES AVIONS LÉGERS

Une concertation constructive entre les utilisateurs et les riverains d'un aérodrome passe par un indicateur objectif du bruit que produisent les avions. C'est ce que permet CALIPSO, classification des avions légers selon leur indice de performance sonore, une application en ligne sur le site Internet de la DGAC\*.

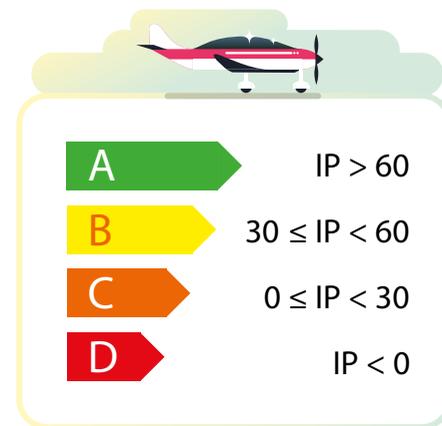
### 1 Dialogue entre aérodromes et riverains

Les nuisances sonores constituent un motif de mécontentement récurrent autour de certains aérodromes que fréquentent les avions légers. Si l'on veut qu'une concertation objective s'instaure entre leurs utilisateurs et les associations de riverains, afin de minimiser les désagréments dus à ces nuisances, encore convient-il de les mesurer selon des critères incontestables. C'est ce que permet CALIPSO, un outil de dialogue entre les uns et les autres.



### 3 Un classement par équivalence

Les propriétaires d'avions légers (propriétaires au sens large : aéro-clubs ou autres) peuvent donc se connecter sur le site DGAC pour faire classer leurs avions. Si ceux-ci présentent les mêmes caractéristiques qu'un avion déjà classé figurant sur le site, le classement équivalent va de soi.



> Utilisez l'outil CALIPSO en ligne pour consulter la liste des avions classés ou faire une demande de classification.



### 2 Performance sonore

Techniquement, la référence utilisée est celle du niveau sonore maximal d'une conversation, soit 68 dB (A) (valeur en décibels pondérée pour tenir compte de la sensibilité de l'oreille humaine). L'indice de performance sonore s'établit en quatre classes, de A à D, par rapport à cette référence et va du plus performant au moins performant.

### 4 Mesures acoustiques

Si tel n'est pas le cas, les propriétaires peuvent demander à faire mesurer leurs appareils par le STAC (Service technique de l'aviation civile) ou tout autre laboratoire missionné par la DGAC. À ce jour, il existe trois sites de mesure en France (Montargis, Mauléon et Moissac). De plus, le STAC peut se déplacer partout en France métropolitaine pour au moins 20 appareils à mesurer. La DGAC prend en charge les dépenses de l'opération, qui demeure gratuite jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2016. Elle consiste en une dizaine de survols à différentes vitesses, la durée de l'essai en vol étant de trente minutes environ.



Illustration: José Luciano

Deux questions à Bruno Hamon, chef du bureau de la performance environnementale des aéronefs à la Direction du transport aérien (DTA)

## Réduire Les nuisances sonores

### Quels sont les enjeux et les objectifs de CALIPSO ?

◆ **BRUNO HAMON**: Notre but est de proposer un outil de concertation locale, d'amélioration du dialogue, voire de reprise de celui-ci entre les acteurs de bonne volonté, utilisateurs et riverains. L'utilisation de l'indice de performance sonore des aéronefs que constitue CALIPSO sera restreinte aux aérodromes dotés d'une commission consultative de l'environnement, et sur lesquels des mesures destinées à réduire les nuisances sonores associées aux tours de piste ont déjà été prises. Les utilisateurs de l'aérodrome peuvent à bon droit faire valoir que l'aérodrome constitue un patrimoine qu'il convient de préserver, que l'activité aérienne joue un rôle de tremplin vers les métiers de l'aéronautique, qu'elle est source de vie associative et d'emplois. En contrepartie, avec l'adoption de CALIPSO, ils témoignent de leur volonté de concilier durablement les intérêts de chacun.



Crédit photo: F. Stucin

« Le classement des appareils doit permettre d'accorder des autorisations de vol privilégiées durant les périodes sensibles. »

### Quel est le bilan de CALIPSO depuis son lancement, en 2012, quant aux relations utilisateurs-riverains ?

◆ **B. H.**: À l'heure actuelle, le comité de suivi de CALIPSO peut faire état de 320 avions classés (avions référents et avions classés par équivalence), sur un total de 3300 concernés par le champ d'application actuel. Nous avons "traité" en priorité les plus répandus, pour permettre à la majorité des propriétaires d'avions de bénéficier d'une classification par équivalence. Le DR 400-120 constitue un bon exemple. Sur les quelque 500 plates-formes en service en France, une centaine environ connaît des problèmes de nuisances sonores. Les avions qui y sont basés sont particulièrement concernés. À ce jour, près de 2000 avions peuvent être classés par équivalence. CALIPSO couvrira, dans le courant de l'année 2016, les appareils

avec hélice à pas variable, soit une flotte de 1600 appareils supplémentaires. Viendront ensuite les avions de construction amateur, puis les ULM. Pour certains aérodromes, les problèmes ont pu être réglés par de simples efforts d'information. D'autres, en revanche, ont fait l'objet de mesures radicales, avec parfois des "plages de silence" (interdiction de vol en tour de piste) imposées en certaines périodes de forte activité, comme les week-ends ou à la belle saison. Le classement des appareils en fonction de leur indice de performance sonore doit précisément permettre de sortir de la logique du "tout ou rien", en accordant des autorisations de vol privilégiées durant les périodes sensibles. Encore une fois, il s'agit d'améliorer le dialogue. Ou de le renouer s'il a été rompu...

PROPOS RECUEILLIS PAR Germain Chambost

\* www.developpementdurable.gouv.fr Secteur aérien > Aviation légère, générale et hélicoptères > insertion dans l'environnement > CALIPSO, une classification sonore pour les avions légers. E-mail: calipso.dta.bf@aviation-civile.gouv.fr