



Agence Nationale de l'Aviation Civile du Mali

Rèlements Aéronautiques du Mali

R.A.M 20 Partie 3

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

ÉMISSIONS DE CO₂

**Edition 01
Révision 00
Septembre 2020**



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'Edition	Date d'Edition	N° de Révision	Date de Révision
LPE	1	01	Sept.2020	00	Sept.2020
ER	1	01	Sept.2020	00	Sept.2020
LA	1	01	Sept.2020	00	Sept.2020
LR	1	01	Sept.2020	00	Sept.2020
TM	1	01	Sept.2020	00	Sept.2020
20.1	1	01	Sept.2020	00	Sept.2020
	2	01	Sept.2020	00	Sept.2020
	3	01	Sept.2020	00	Sept.2020
	4	01	Sept.2020	00	Sept.2020
20.2	1	01	Sept.2020	00	Sept.2020
	2	01	Sept.2020	00	Sept.2020
20.3	1	01	Sept.2020	00	Sept.2020
	2	01	Sept.2020	00	Sept.2020
	3	01	Sept.2020	00	Sept.2020
	4	01	Sept.2020	00	Sept.2020
20.4	1	01	Sept.2020	00	Sept.2020



ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS

N° de révision	Date d'application	Date d'insertion	Emargement	Remarques
00	01/09/2020	15/08/2020	-	- Conformement à l'annexe 16, volume III, 1 ^{ère} édition, juillet 2017 de l'OACI et - Inserion de l'amendement 01



LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N°Révision	Date de Révision
Annexe 16 Volume III	OACI	Émissions de CO ₂	1ère Édition Juillet 2017	Appl Sept. 2020



TABLE DES MATIÈRES

	Page	
20.1	DEFINITIONS ET SYMBOLES	1
20.1.1.1	Definitions	1
20.1.1.2	Symboles	1
20.2	NORME DE CERTIFICATION POUR LES ÉMISSIONS DE CO2 DES AVIONS BASÉE SUR LA CONSOMMATION DE CARBURANT	1
20.2.1.1	Administration	1
20.2.1.2	Avions a reaction subsonique de plus de 5700 kg et avions a helice de plus de 8618 kg	2



20.1 DEFINITIONS ET SYMBOLES

20.1.1.1 DEFINITIONS

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.

Avion subsonique. Avion ne pouvant pas maintenir le vol en palier à des vitesses dépassant Mach 1.

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.

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.

État de conception. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

Facteur géométrique de référence. Facteur d'ajustement de la taille du fuselage de l'avion, dérivée d'une projection bidimensionnelle du fuselage.

Masse maximale au décollage. La plus élevée de toutes les masses au décollage pour la conception de type.

Conception de type. Ensemble de données et d'informations nécessaires à la définition d'un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice aux fins de la détermination de la navigabilité.

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.

Nombre maximal de sièges-passagers. Nombre maximal certifié de passagers pour la conception de type de l'avion.

Procédures équivalentes. Une procédure d'essai ou d'analyse qui, tout en étant différente de celle qui est spécifiée dans le présent volume de l'Annexe 16, 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.

Rayon d'action spécifique. Distance que parcourt un avion, dans la phase de croisière, par unité de carburant consommée.



Version dérivée d'un avion certifié-émissions de CO₂. Avion qui intègre une modification de la conception de type qui augmente soit la masse maximale au décollage soit l'unité métrique d'évaluation des émissions de CO₂ de plus de :

- a) 1,35 % pour une masse maximale au décollage de 5 700 kg, avec diminution linéaire jusqu'à cette valeur ;
- b) 0,75 % pour une masse maximale au décollage de 60 000 kg, avec diminution linéaire jusqu'à cette valeur ;
- c) 0,70 % pour une masse maximale au décollage de 600 000 kg ;
- d) 0,70 % (taux constant) pour une masse maximale au décollage supérieure à 600 000 kg.

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, et auquel une modification de la conception de type est apportée avant la délivrance du premier certificat de navigabilité, qui augmente l'unité métrique d'évaluation des émissions de CO₂ de plus de 1,5 % ou est considérée comme étant significative du point de vue des émissions de CO₂.

Zone d'équipage de conduite. Partie de la cabine exclusivement réservée à l'utilisation de l'équipage de conduite.

20.1.1.2 SYMBOLES

Là où les symboles suivants sont utilisés dans le présent règlement, ils ont le sens qui leur est attribué ci-dessous :

AVG Moyenne

CG Centre de gravité

CO₂ Dioxyde de carbone

g₀ Accélération standard due à la gravité au niveau de la mer et à une latitude géodésique de 45,5 degrés, 9,80665 (m/s²)

Hz Hertz (cycle par seconde)

MTOM Masse maximale au décollage (kg)

OML Limite extérieure du gabarit (Outer mould line)

RGF Facteur géométrique de référence

RSS Racine carrée de la somme des carrés

SAR Rayon d'action spécifique (Specific air range) (km/kg)

TAS Vitesse vraie (km/h)

W_f Débit carburant total de l'avion (kg/h)



20.2 NORME DE CERTIFICATION POUR LES ÉMISSIONS DE CO₂ DES AVIONS BASÉE SUR LA CONSOMMATION DE CARBURANT

20.2.1.1 ADMINISTRATION

1. Les dispositions du présent règlement s'appliquent à tous les avions immatriculés au Mali compris dans les classifications définies aux fins de la certification-émissions de CO₂ au Chapitre 2 de la partie 2 de l'Annexe 16 volume III à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, lorsque ces avions effectuent des vols internationaux.
2. Réservé.
3. Le Mali reconnaît la validité d'une certification relative aux émissions de CO₂ accordée par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA), la « Federal Aviation Administration » (FAA), Transports Canada, l'Administration de l'Aviation Civile du Brésil ou par tout autre Etat pourvu que les spécifications selon lesquelles cette certification a été accordée soient au moins égales aux normes applicables spécifiées dans le Volume III de l'Annexe 16 de l'OACI.
4. Réservé.
5. Réservé.
6. Réservé.
7. Réservé.
8. Réservé.
9. Réservé.
10. Réservé.
11. L'ANAC reconnaît la validité des dérogations accordées à un avion par l'EASA, la FAA, Transports Canada et l'Administration de l'Aviation Civile du Brésil ou par tout autre Etat pourvu que les spécifications selon lesquelles cette certification a été accordée soient au moins égales aux normes applicables spécifiées dans le Volume III de l'Annexe 16 de l'OACI.



**20.2.1.2 AVIONS A REACTION SUBSONIQUE DE PLUS DE 5700 KG ET
AVIONS A HELICE DE PLUS DE 8618 KG**

(Reservé)

_ FIN _