

Avis : Essais de nouveaux caps de départ

NAV CANADA, en collaboration avec les autorités aéroportuaires de Calgary, mènera des essais de nouveaux caps de départ des pistes 17 droite (17R) et gauche (17L) en direction sud. Cette période d'essai de 12 mois, qui commencera au milieu ou à la fin d'octobre, vise les objectifs suivants :

- atténuer le bruit au-dessus des collectivités au sud de l'aéroport;
- adapter les départs aux modifications de l'infrastructure aéroportuaire;
- améliorer la gestion de la circulation aérienne pendant les périodes de pointe.

Opérations de départ actuelles

Actuellement, les aéronefs au départ montent sur le cap de piste ou sur un cap légèrement différent (17L). Le cap de départ de la 17R est 165°, tout comme celui de la 17L, mais lorsque les deux pistes sont utilisées, le cap de départ de cette dernière est de 155°. Bien que ces caps de départ soient nécessaires pour une gestion constante et sécuritaire de la circulation à YYC, les essais évalueront un second ensemble de caps qui sera appliqué quand les conditions le permettent.



Figure 1 : L'aéroport de Calgary fonctionne selon l'un des deux modes suivants pour les arrivées et les départs sur les pistes parallèles :

- arrivées sur une ou deux pistes et départs sur une piste (deux cartes de gauche);
- arrivées sur deux pistes et départs sur deux pistes, ou SPID, c'est-à-dire « départs aux instruments parallèles et simultanés » (carte de droite).

Essais de nouvelles opérations de départ

Tout en continuant d'utiliser les caps existants, les contrôleurs de la circulation aérienne pourront assigner le cap 135° pour les départs de la piste 17R et le cap 185° pour les départs de la piste 17L. Le choix du cap dépendra du plan de vol de l'aéronef au départ.

Piste 17 droite

Les aéronefs au départ de la 17R faisant route vers l'est sont ceux qui auront le plus probablement l'instruction de suivre le nouveau cap; ils vireront donc à gauche. On prévoit que 30 à 50 % des départs lors de l'utilisation d'une seule piste de décollage se feront au nouveau cap.

Le nouveau cap présente des avantages au niveau du bruit, car les trajectoires de montée initiale se situeront au-dessus de terrains commerciaux; les aéronefs prendront donc plus d'altitude avant de passer au-dessus des zones habitées.

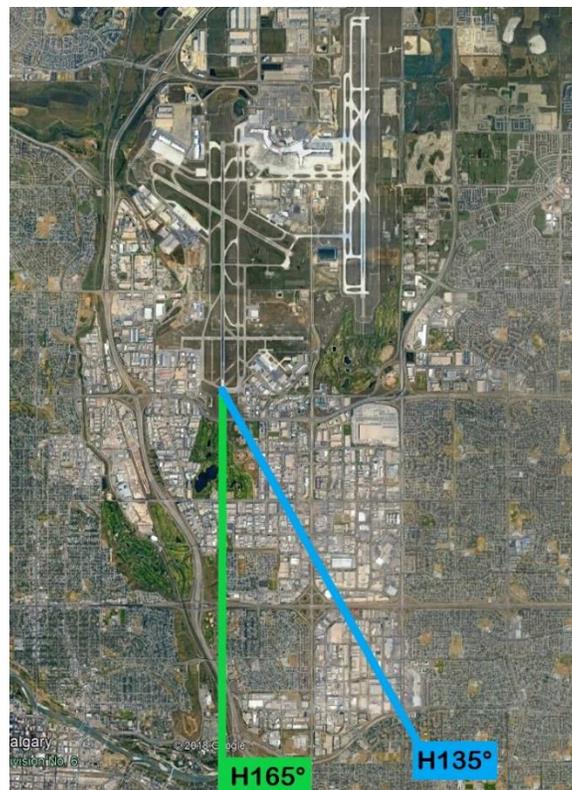


Figure 2 : Cap actuel pour 17R en vert; nouveau cap en bleu.

Piste 17 gauche

Les aéronefs au départ de la 17L faisant route vers l'ouest sont ceux qui auront le plus probablement l'instruction de suivre le nouveau cap; ils vireront donc à droite. On prévoit que moins de 15 % des départs se feront au nouveau cap (en principe, celui-ci ne sera pas assigné lorsqu'une seule piste est utilisée).

Le nouveau cap entraîne aussi le survol de terrains commerciaux lors de la montée initiale. Comme cette piste est plus au nord que la 17R, les aéronefs seront en principe plus haut avant d'arriver au-dessus des zones habitées que s'ils utilisaient la 17R.

Considérations opérationnelles

Les données historiques révèlent que les circulations vers le nord (35 R/L) et vers le sud (17 R/L) sont à peu près égales; les nouveaux caps ne s'appliqueront qu'aux départs des pistes 17 R/L. Les essais ne devraient pas influencer sur la direction du trafic, qui dépend surtout du vent et des conditions météorologiques.

Le recours aux nouveaux caps de départ mis à l'essai dépendra aussi des conditions météorologiques, de la capacité, des travaux de construction, de l'état de la surface de la piste, de l'infrastructure terrestre, des exigences de circulation au sol, de la composition du trafic et de la flotte ainsi que des demandes des exploitants.

Sommaire

En augmentant les survols de terrains non résidentiels, les essais devraient réduire l'exposition au bruit de nombreuses collectivités au sud de l'aéroport tout en garantissant des opérations sécuritaires et efficaces. NAV CANADA et YYC s'engagent à tenir le comité consultatif communautaire de l'aéroport de Calgary au courant des progrès pendant les 12 mois d'essais. Ce comité formé de représentants des communautés de la région se penche sur les problèmes de bruit des aéronefs et des mesures d'atténuation. Si vous avez des questions ou des commentaires, écrivez à service@navcanada.ca.



Figure 3 : Cap actuel pour 17L en vert; nouveau cap en bleu.