

# Modification des trajectoires de vol à l'aéroport Pearson de Toronto

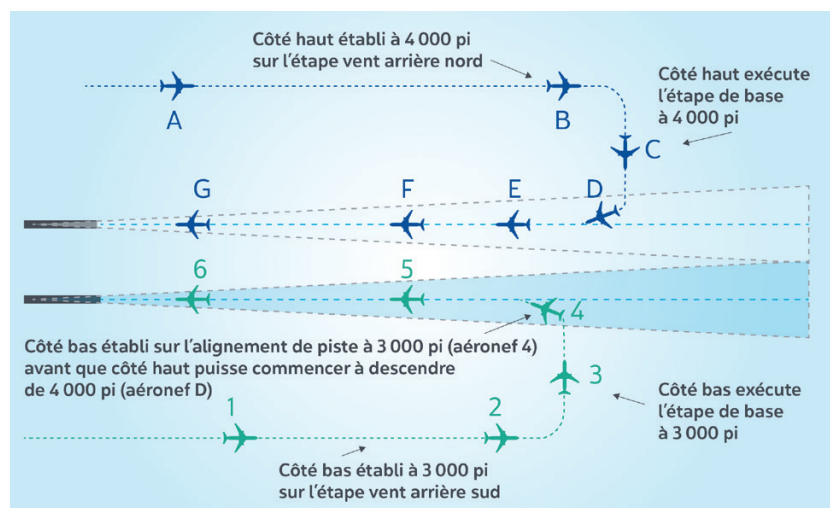
## Gestion du trafic arrivant du sud en vent arrière

Bien que la structure de l'espace aérien demeure inchangée pour les aéronefs arrivant sur les autres pistes est-ouest (pistes 06 [gauche ou droite] et 24 [gauche et droite]), la RNP AR devrait améliorer les choses puisqu'elle permettra à certains aéronefs de rester à plus haute altitude en arrivant du sud en vent arrière, lorsqu'ils volent en parallèle avec la piste avant de faire leur virage pour s'aligner sur celle-ci.

Ceci est rendu possible par la norme Établie sur la RNP AR (EoR) créée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui profite aux environnements où l'on trouve des pistes parallèles. Grâce à la précision de la localisation fournie par la RNP AR aux aéronefs arrivant du nord en vent arrière ou en approche tangentielle, les contrôleurs n'auront pas besoin de forcer les aéronefs arrivant du sud en vent arrière à réduire leur altitude pour maintenir l'espacement requis.

Aujourd'hui, les opérations parallèles simultanées nécessitent un espacement vertical de 1 000 pi ou un espacement latéral de 3 milles marins jusqu'à ce que l'aéronef en soit au dernier droit de son approche. Comme on le voit ci-dessous, les aéronefs arrivant du sud de l'aéroport peuvent donc faire leur approche finale à 4 000 pi, tandis que ceux qui arrivent du nord doivent la faire à 3 000 pi.

Grâce à la RNP-AR et à la nouvelle norme de l'OACI, l'approche du sud n'aura pas à se faire à plus basse altitude parce que l'aéronef sera considéré comme établi à la procédure RNP AR. Il faut noter que cette nouvelle approche ne sera utilisée que lorsque le trafic aérien le permet, et que les contrôleurs devront tout de même faire la mise en séquence des aéronefs en surveillant régulièrement l'espacement vertical.



## RÉPERCUSSIONS POUR LA POPULATION

La capacité des aéronefs à pouvoir maintenir une altitude plus élevée de 1 000 pi en arrivant du sud en vent arrière devrait réduire le nombre de résidents exposés à des bruits de 60 dBa ou plus (-46 000 résidents pour la piste 23 et -11 000 résidents pour la piste 05). Rappelons que comme la plupart des aéronefs devront descendre à une altitude plus basse pour maintenir un espacement sécuritaire, ces gains ne seront pas systématiques, mais ils devraient devenir de plus en plus fréquents à mesure que la RNP AR se répand à bord des aéronefs.

