

PROCEDURES D'UTILISATION DE L'AVION - APPROCHE

Dans les procédures d'approche de réduction de bruit développées:

a. L'avion n'est pas obligé d'être dans une configuration autre que la configuration d'atterrissage final en tout point après le franchissement de la balise extérieure ou à 5 NM du seuil de la piste d'atterrissage prévu, selon la première de ces éventualités; et

b. Des taux de descente excessifs ne sont pas nécessaires.

Lorsqu'il est nécessaire de mettre au point une procédure d'approche d'atténuation du bruit basée sur les systèmes et équipements actuellement disponibles (1982), les considérations de sécurité suivantes doivent être pleinement prises en compte:

1. Le pas de descente ou les angles d'approche ne doivent pas nécessiter une approche:

- Au-dessus de l'angle de descente de l'ILS;

- au-dessus de la trajectoire de descente du système indicateur visuel de la pente d'approche;

- au-dessus de l'angle d'approche finale PAR normal; et

- Au-dessus d'un angle de 3 degrés sauf s'il a été nécessaire d'établir, à des fins opérationnelles, un ILS avec un angle de plan de descente supérieur à 3 degrés

2. Le pilote ne devrait pas être obligé de terminer son approche jusqu'à l'approche finale à des distances inférieures à ce que:

- dans le cas d'opérations à caractère visuel, prévoyez une période de vol stabilisé suffisante en approche finale avant le franchissement du seuil de piste; ou

- dans le cas d'approches aux instruments, autoriser l'établissement de l'aéronef en approche finale avant l'interception de la trajectoire de descente.

La conformité aux procédures d'approche de réduction du bruit publiées ne devrait pas être exigée dans des conditions de fonctionnement défavorables telles que:

a. Si la piste n'est pas claire et sèche, c'est-à-dire que la neige, la neige fondante, la glace ou l'eau, la boue, le caoutchouc, l'huile ou d'autres substances la gênent;

b. Dans des conditions où le plafond est inférieur à 500 pieds au-dessus de la hauteur de l'aérodrome ou lorsque la visibilité horizontale est inférieure à 1,9 km

c. Lorsque la composante vent de travers, y compris les rafales, dépasse 15 kt;

d. Lorsque la composante vent arrière, y compris les rafales, dépasse 5 kt; et

e. Lorsqu'un cisaillement du vent a été signalé ou prévu ou lorsque des conditions météorologiques défavorables, telles que des orages, sont susceptibles d'affecter l'approche.

PROCÉDURES D'EXPLOITATION D'AVION - ATERRISSAGE

Les procédures d'atténuation du bruit ne doivent pas contenir d'interdiction d'utiliser l'inversion de poussée lors de l'atterrissage.

SEUILS DÉPLACÉS

La pratique consistant à utiliser un seuil de piste décalé comme mesure d'atténuation du bruit ne doit pas être utilisée à moins que le bruit de l'aéronef ne soit réduit de manière significative par cet usage et que la longueur de piste restante soit sûre et suffisante pour toutes les exigences opérationnelles.

MODIFICATIONS DE LA CONFIGURATION ET DE LA VITESSE

Les déviations par rapport à la configuration normale et aux vitesses adaptées à la phase de vol ne sont pas obligatoires.

LIMITE SUPÉRIEURE

Les procédures d'atténuation du bruit doivent inclure des informations sur l'altitude / la hauteur au-dessus de laquelle elles ne sont plus applicables.

COMMUNICATIONS

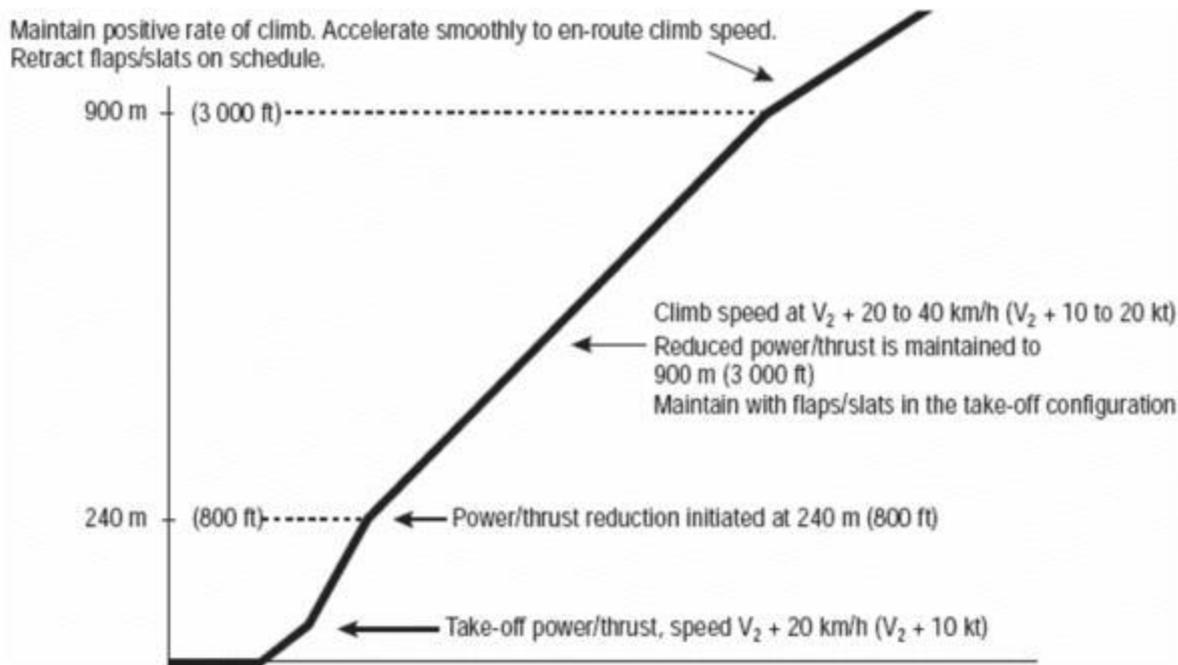
Afin de ne pas distraire les équipages de conduite lors de l'exécution des procédures d'atténuation du bruit, les communications air / sol devraient être réduites au minimum.

DÉMARRAGE DE BRUIT AU NIVEAU DU BRUIT - EXEMPLE DE PROCÉDURE PERMETTANT DE RÉDUIRE LE BRUIT À PROXIMITÉ DE L'AÉRODROME (NADP 1)

Cette procédure implique une réduction de puissance ou de poussée égale ou supérieure à l'altitude minimale prescrite (800 ft au-dessus de l'aérodrome) et le retard de la rentrée des volets / lattes jusqu'à ce que l'altitude maximale prescrite soit atteinte. À l'altitude maximale prescrite (3 000 pieds au-dessus de l'aérodrome), l'avion est accéléré et les volets / lattes rentrés dans les délais, tout en maintenant un taux de montée positif, afin de permettre le passage à une vitesse de montée normale en route. La vitesse de montée initiale jusqu'au point de départ de l'atténuation du bruit n'est pas inférieure à V_2 plus 10 kt.

Dans l'exemple ci-dessous, lorsque l'altitude de l'aérodrome est supérieure à 800 ft, la puissance ou la poussée du moteur est ajustée en fonction du programme de poussée de réduction du bruit fourni dans le manuel d'utilisation de l'aéronef. Une vitesse de montée de V_2 plus 10 à 20 kt est maintenue avec les volets et les lattes dans la configuration de décollage.

Lorsqu'il atteint une altitude de 3 000 pieds au-dessus de l'aérodrome, l'avion est accéléré et les volets / lattes sont rentrés dans les délais, tout en maintenant un taux de montée positif afin de permettre la transition à une vitesse de montée normale en route.



DÉMARRAGE AU NIVEAU DU BRUIT DE BRUIT - EXEMPLE D'UNE PROCÉDURE PERMETTANT DE RÉDUIRE LE BRUIT DISTANT DE L'AÉRODRROME (NADP 2)

Cette procédure implique le déclenchement de la rétraction des volets / lattes à une altitude égale ou supérieure à l'altitude minimale prescrite (800 ft au-dessus de l'aérodrome) mais avant d'atteindre l'altitude maximale prescrite (3 000 ft au-dessus de l'aérodrome). Les volets / lattes doivent être rentrés dans les délais, tout en maintenant un taux de montée positif.

La rentrée intermédiaire des volets, si elle est requise pour l'exécution, peut être effectuée en dessous de l'altitude minimale prescrite. La réduction de puissance ou de poussée est initiée en un point du segment d'accélération qui garantit des performances d'accélération satisfaisantes. À l'altitude maximale prescrite, une transition est effectuée vers les procédures de montée normales en route. La vitesse de montée initiale jusqu'au point de départ de l'atténuation du bruit n'est pas inférieure à V_2 plus 10kt.

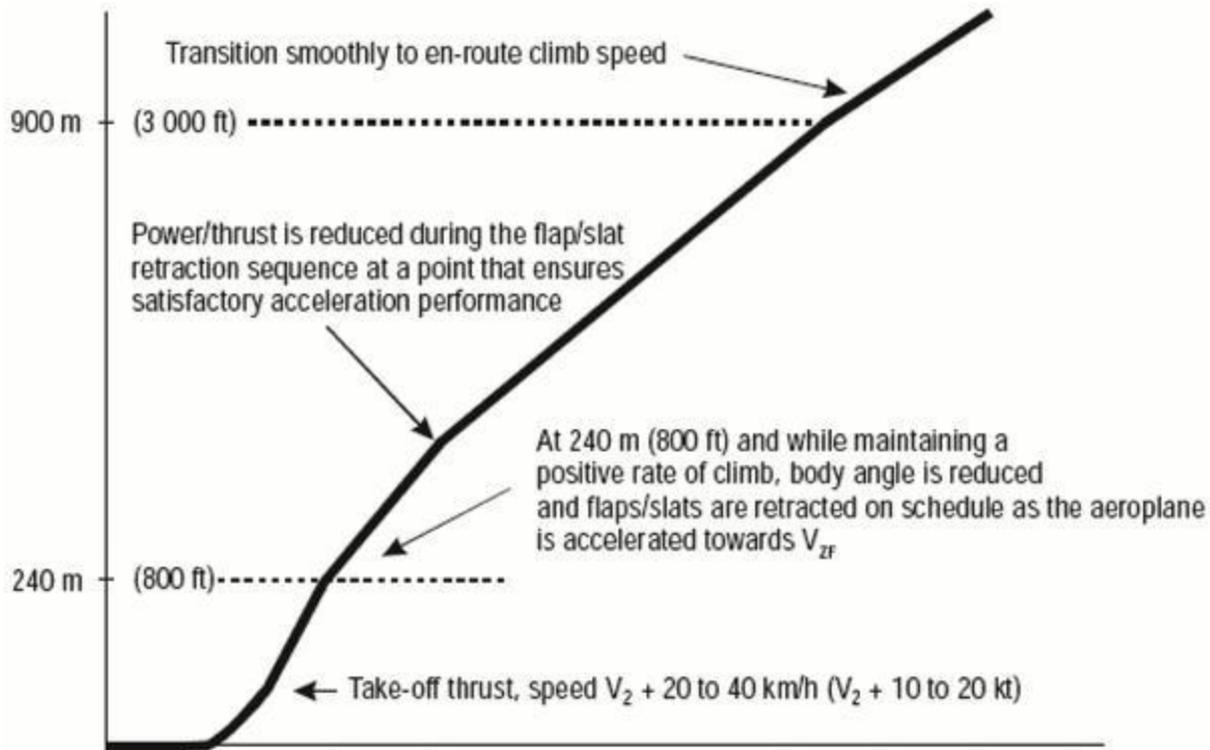
Dans l'exemple ci-dessous, lorsque vous atteignez 800 ft au-dessus de la hauteur de l'aérodrome, l'angle de la carrosserie de l'aéronef est réduit, l'avion est accéléré vers V_{zf} et les volets / lattes sont rentrés dans les délais. La réduction de puissance ou de poussée est initiée en un point du segment d'accélération qui garantit des performances d'accélération satisfaisantes. Un taux de montée positif est maintenu à 3 000 pieds au-dessus de l'altitude de l'aérodrome. Lorsque vous atteignez cette altitude, vous passez à la vitesse de montée normale en route.

Un avion ne doit être détourné de la route qui lui est attribuée que:

1. s'il a atteint l'altitude ou la hauteur correspondant à la limite supérieure des procédures d'atténuation du bruit;

ou

2. Cela est nécessaire pour la sécurité de l'avion (par exemple, pour éviter les conditions météorologiques extrêmes ou pour résoudre un conflit de la circulation).



PROCÉDURES DE RÉDUCTION DU BRUIT SUPÉRIEUR

NOTE: De nombreux emplacements continuent de prescrire les procédures de départ de réduction du bruit A et B, bien **qu'elles ne fassent** plus partie du document PANS-OPS de l'OACI. 8168, elles ont été reproduites dans les paragraphes suivants en tant qu'informations supplémentaires.

PROCÉDURE DE DÉPART DE RÉDUCTION DU BRUIT A (PNDA A)

a. Décollage à 1 500 pieds au-dessus de l'aérodrome:

- Puissance de décollage
- Volet de décollage
- Montez à $V_2 + 10$ à 20 kt (ou en fonction de l'angle du corps).

b. À 1500 ft:

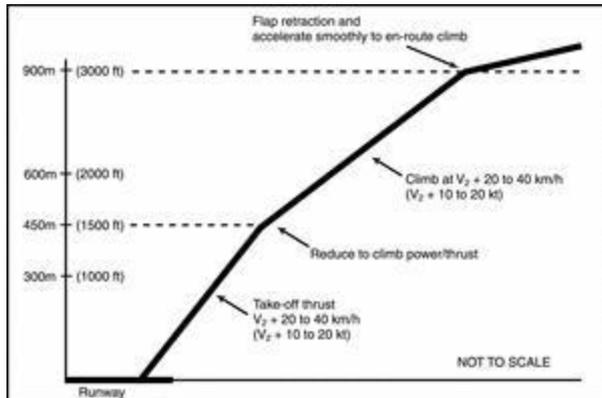
- Réduisez la poussée à au moins égale à la puissance / poussée de montée.

c. À 1500 pieds à 3000 pieds:

- Montez à $V_2 + 10$ à 20 kt.

ré. À 3 000 pieds:

- Accélérez doucement pour atteindre la vitesse de montée avec le retrait des volets dans les délais.



PROCÉDURE DE DÉPART DE LA RÉDUCTION DU BRUIT B (PNDA B)

a. Décollage à 1000 pieds au-dessus de la hauteur de l'aérodrome:

- Puissance / poussée de

décollage

- Volet de décollage - Ascension à $V_2 + 10$ à 20 kt.

b. À 1 000 pieds:

- en maintenant un taux de montée positif, accélérez jusqu'à ce que les volets rentrés à la vitesse de sécurité de manœuvre (VZF) des volets soient au minimum ;

Par la suite, réduisez la poussée conformément aux conditions suivantes:

1. Pour les moteurs à taux de dilution élevé, réduisez à la puissance / poussée de montée normale;

2. Pour les moteurs à faible taux de dilution, ramener la puissance / la poussée à une poussée inférieure à la normale mais non inférieure à celle nécessaire pour maintenir la pente de montée finale du moteur au décollage; et

3. Pour les avions avec un rabattement lent des volets, réduire la puissance / la poussée lors du réglage intermédiaire des volets.

c. Par la suite, entre 1000 et 3000 ft:

- Continuez à monter sans dépasser $V_2 + 10$ kt.

ré. À 3000 ft:

- Accélérez doucement pour atteindre la vitesse de montée.

REMARQUE: Les avions tels que les avions supersoniques qui n'utilisent pas de volets d'aile pour le décollage devraient réduire leur poussée avant d'atteindre 1 000 pieds mais sans être inférieurs à 500 pieds.

