

TYPES D'AÉRONEFS BRUYANTS

Bien que les moteurs d'aéronefs soient de plus en plus silencieux et écoénergétiques, certains types d'aéronefs sont indéniablement plus bruyants que d'autres.

Le Canada est membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et adopte les normes de certification en matière de bruit et d'émissions des aéronefs que cette dernière établit. Ces normes exigent que le bruit soit mesuré au moment de certifier un aéronef. Selon les résultats des mesures, l'aéronef se voit attribuer une catégorie, soit le Chapitre 2, 3 ou 4 (le Chapitre 2 étant le plus bruyant, le Chapitre 4 le plus silencieux).

L'illustration 1 compare l'empreinte sonore au décollage d'un aéronef de Chapitre 2 (B737-200) et d'un aéronef de Chapitre 3 (A320) de taille comparable.

Législation relative à l'élimination progressive des aéronefs de Chapitre 2

En vertu de la législation fédérale, tous les avions à réaction de Chapitre 2 de plus de 34 000 kg ont été graduellement éliminés avant le mois d'avril 2002. Afin d'être en activité au Canada de nos jours, les avions à réaction de plus de 34 000 kg doivent au minimum satisfaire aux normes de certification du Chapitre 3. Il existe des exceptions, par exemple pour les aéronefs volant dans le Nord canadien.

Afin de respecter la date butoir de l'élimination progressive, les exploitants d'aéronefs de Chapitre 2 ont soit remplacé leurs aéronefs par des modèles plus récents, soit procédé à des modifications (installation d'un système d'atténuation du bruit, remplacement de moteurs) afin de rendre les aéronefs conformes aux normes du Chapitre 3. Même si ces aéronefs satisfont aux normes du Chapitre 3, ils ne sont pas aussi silencieux qu'un aéronef fabriqué dès l'origine en fonction de ces normes.

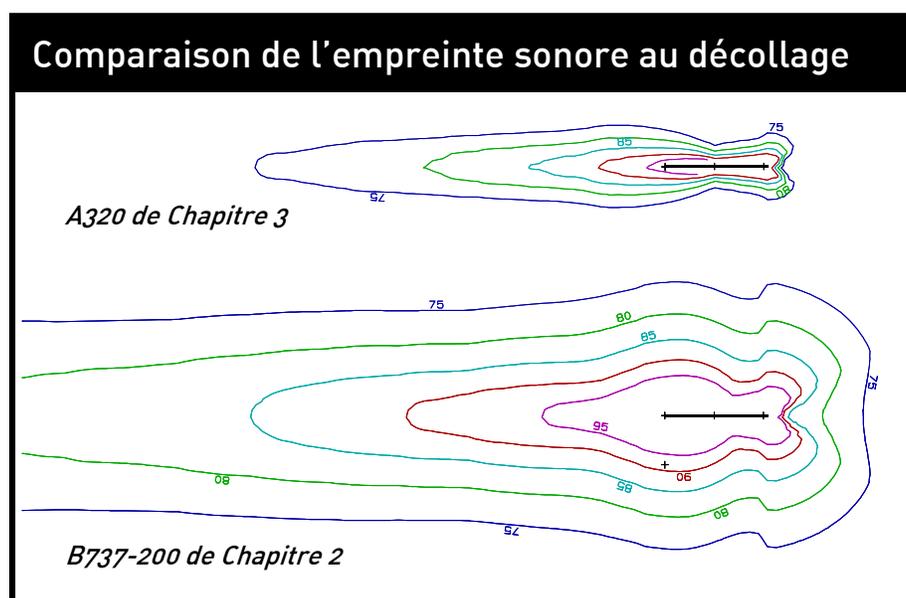


Illustration 1

Il reste très peu d'aéronefs fabriqués en fonction des normes du Chapitre 2 toujours exploités à YVR. Ceux qui restent ont été modifiés afin de satisfaire aux normes du Chapitre 3. Le plus courant d'entre eux est le B727-100/200, exploité par les différentes entreprises de fret.



B727

Bien que ces types d'aéronefs soient normalement plus bruyants que leur équivalent moderne, ils sont légalement conformes aux normes du Chapitre 3 et, donc, autorisés pour exploitation au Canada.

En raison des coûts d'exploitation plus élevés (carburant et entretien) de ces vieux aéronefs, les exploitants cherchent toujours soit à les retirer de la circulation, soit à les remplacer par des modèles plus récents.