

## ITINÉRAIRES DE VOL DES AÉRONEFS

Les circuits de vol et la distribution des aéronefs au-dessus du Lower Mainland dépendent de la piste qui est en activité, laquelle dépend du régime des vents sur le terrain d'aviation. Pour des raisons de sécurité, les aéronefs doivent décoller et atterrir face au vent.

Selon des observations historiques, il y a habituellement plus de décollages et d'atterrissages en direction est en automne et en hiver (la piste 08 est en activité) et, au printemps et en été, en direction ouest (piste 26). Les illustrations 1 et 2 comportent les trajectoires de vol typiques observées lorsque les pistes 08 et 26 sont en activité. Dans une journée, toutes les zones du Lower Mainland peuvent être plus ou moins survolées par un aéronef.

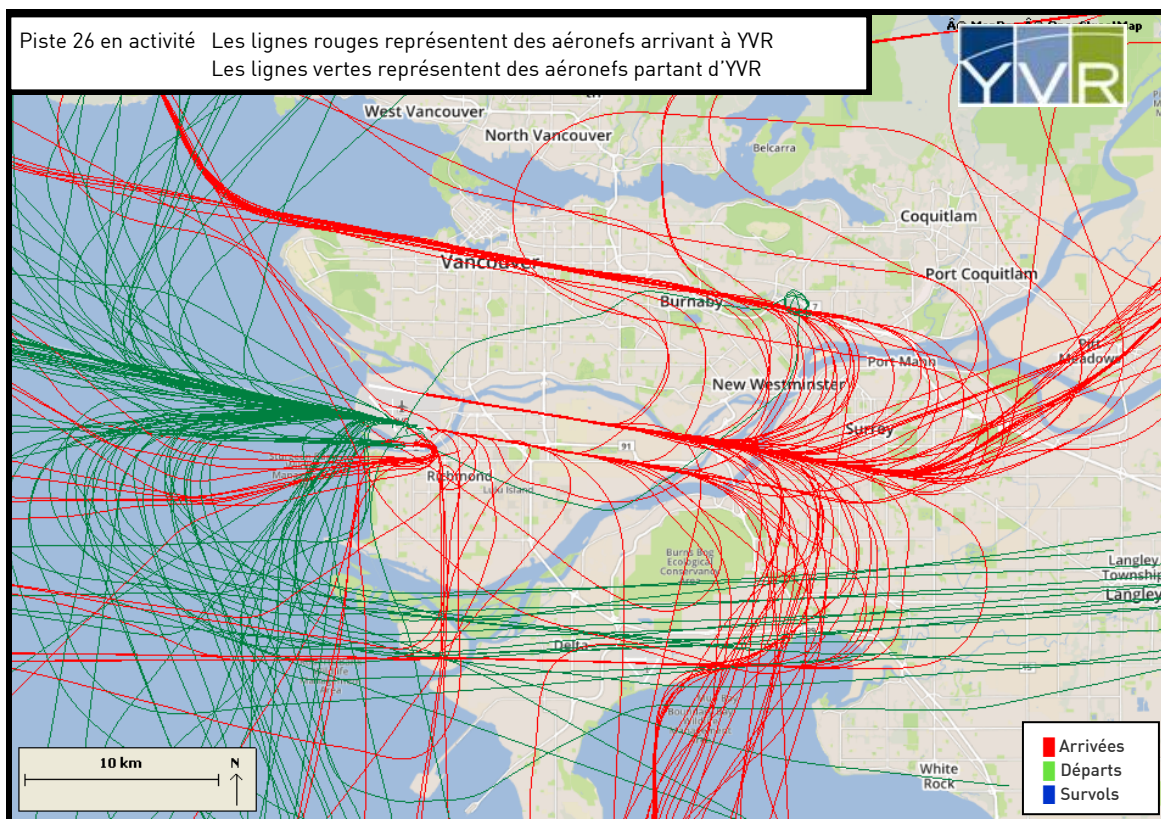


Illustration 1 : Exemples d'activités sur la piste 26 (les vols en partance des petits aéroports de la région ne sont pas montrés)

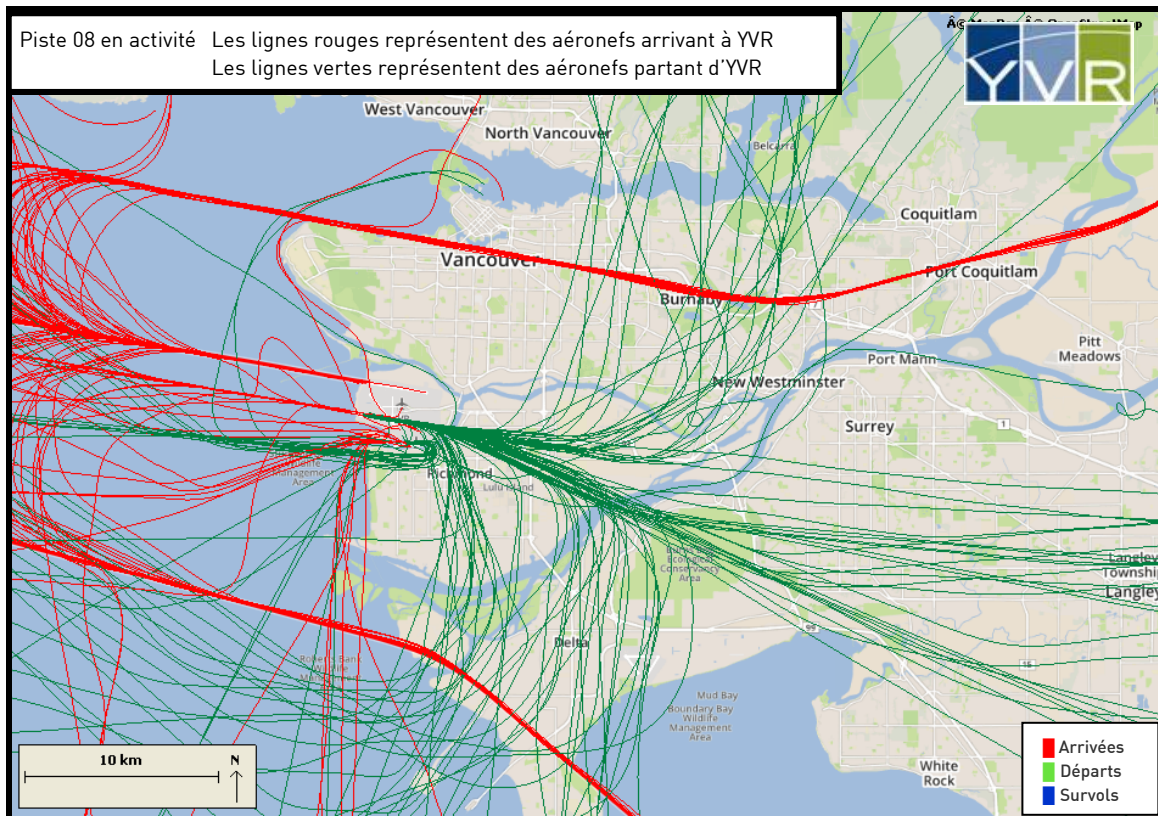


Illustration 2 : Exemples d'activités sur la piste 08 (les vols en partance des petits aéroports de la région ne sont pas montrés)

Les trajectoires de vol sont conçues pour assurer un niveau de sécurité élevé ainsi qu'un espace de sécurité entre les aéronefs. Il s'agit d'une tâche très complexe au-dessus du Lower Mainland, puisque de gros avions à réaction commerciaux et de petits avions à hélice utilisent le même espace aérien simultanément.

En outre, en raison de la frontière américaine au sud, des montagnes au nord et des différents petits aéroports du Lower Mainland (à Boundary Bay, à Langley, à Pitt Meadows et dans le havre de Vancouver, par exemple), l'espace aérien autour d'YVR est l'un des plus achalandés au Canada. Pour toutes ces raisons, il est impossible de créer des zones d'exclusion aérienne au-dessus des zones résidentielles sans qu'il y ait d'incidence grave sur la sécurité aérienne.

La trajectoire de vol d'un aéronef dépend de l'aéroport d'origine et de destination, de sa performance, de la proximité d'autres aéronefs, des points de référence visuels au sol (pour les aéronefs suivant des règles de vol à vue) et des directives données par les contrôleurs de la circulation aérienne.

En raison de la complexité et du grand nombre d'aéronefs qui opèrent dans une zone aussi petite, les procédures d'arrivée et de départ sont fortement structurées. Ces procédures normalisées se trouvent dans des publications comme le Canada Air Pilot et les cartes de la région terminale de Vancouver.

*Si vous souhaitez obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec le service responsable de la gestion du bruit d'YVR à l'adresse suivante : [noise@yvr.ca](mailto:noise@yvr.ca).*