

Tracés radar et données de bruit actuels : TraVis

Fiche d'information : Précisions sur la visualisation des trajectoires de vol et des données de bruit

Restrictions concernant la visualisation des trajectoires de vol

Les données radar sont fournies par la Direction de l'Aviation Civile française, soit le SNA/NE (Service de la Navigation Aérienne Nord-Est). Cette autorité a soumis leur publication aux restrictions suivantes :

- L'ensemble des vols est visualisable avec un temps différé de 30 minutes.
- Seuls les vols IFR de la circulation aérienne générale (General Air Traffic / GAT) sont affichés. Les vols VFR, d'État, humanitaires, de recherche et de sauvetage et les vols de la circulation aérienne militaire (Operational Air Traffic / OAT) ne sont pas affichés. (IFR: vols selon les règles de vol aux instruments, VFR: vols selon les règles de vol à vue)
- La visualisation des vols est limitée à l'intérieur du volume d'espace aérien suivant : - zone de manœuvre terminale (TMA) de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse y compris la zone de contrôle (CTR) ainsi que les secteurs délégués suisses et allemands (représentés dans la carte par un contour gris) - espace aérien au-dessus de 200 pieds (ft AAL - Altitude Above Airfield Level / Altitude au-dessus du niveau de l'aérodrome) ou en dessous de 10'000 pieds (ft AGL - Altitude Above Ground Level/ Altitude au-dessus du niveau du sol)
- En mode archive, toutes les données peuvent être exploitées pendant une période de 30 jours.

Informations sur les données de bruit

Les données de bruit affichées proviennent de mesures de bruit directes, qui indiquent non seulement le bruit aérien, mais également le bruit de fond. Ces données sont affichées parallèlement aux trajectoires de vol. En outre, un contrôle et une validation systématiques de l'attribution à un certain mouvement aérien sont réalisés par l'opérateur du système pour chaque événement de bruit d'avion. Ce traitement nécessite généralement deux semaines.

Niveau de bruit calculé

En indiquant sa position (symbole de maison), on peut afficher les informations relatives à la distance et à l'altitude sur le lieu de son choix pour un mouvement aérien sélectionné, ainsi que le niveau de bruit calculé pour la plupart des types d'avion. Le calcul du niveau de bruit sur un lieu d'immission est basé sur la clause de calcul « AzB2008 » (*) à l'aide de la trajectoire et du type d'avion. Le niveau de bruit à partir de 50 dB(A) est calculé en fonction de la distance et de moyennes spécifiques au type d'avion. C'est pourquoi il peut diverger des valeurs mesurées actuelles. Les autres facteurs susceptibles d'entraîner une divergence des valeurs mesurées actuelles sont les influences météorologiques – notamment la direction et la vitesse du vent, ainsi que la température – les réglages momentanés des avions, tels que les volets, le régime moteur, le coefficient de remplissage et les influences sonores spéciales occasionnées par des bruits étrangers, la caractéristique directionnelle, l'atténuation et la réflexion.

De manière générale, la précision du niveau de bruit à proximité immédiate de la trajectoire de vol est de l'ordre de +/- 3 dB(A). En cas d'éloignement latéral croissant de la trajectoire de vol, il peut apparaître une divergence croissante dépendante de la base de calcul (*).

Si l'abréviation DIST s'affiche à la place du niveau de bruit, cela signifie que le lieu sélectionné se situe à l'extérieur d'une zone de calcul du niveau de bruit.

L'affichage du niveau de bruit ne doit pas être considéré comme une valeur exacte pour chaque mouvement aérien, mais a pour objectif d'informer sur le niveau de bruit, dans l'ordre de précision indiqué plus haut, sur des sites où l'aéroport ne dispose pas d'une station de mesure permanente.

*(AzB2008 - Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen)