



Base aérienne Payerne - Commandant

Payerne, le 10 décembre 2014

Bulletin ANMS complémentaire Morens – 2013

Ce bulletin AMS complémentaire présente une analyse plus détaillée de certaines données relevées par le capteur situé à Morens.

Comme expliqué dans le bulletin ANMS général, le système ANMS corrèle les données relevées par les capteurs sonores correspondant au profit d'un événement bruit d'un avion avec les trajectoires enregistrées par le radar de surveillance aérienne de l'aérodrome.

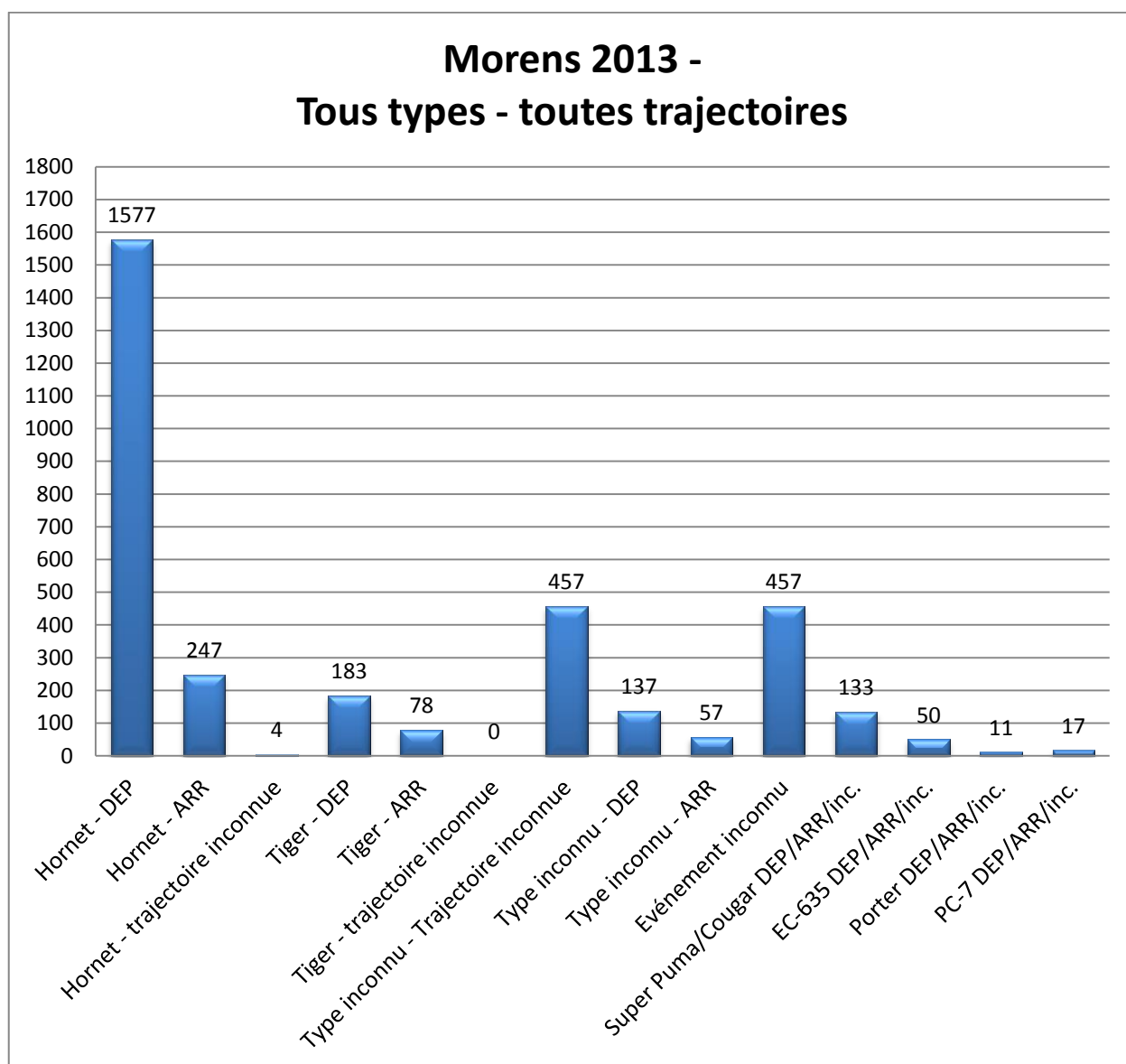


Figure 1 Attribution des événements bruit

Le tableau ci-dessous représente pour Morens la distribution des événements bruit supérieurs ou égaux à 70 db(A) selon le type d'aéronefs. Pour les avions de combat les événements bruit sont aussi repartis sur le type de trajectoire (DEP – départ, ARR, arrivée, inconnu). Sous "Evénement inconnu" sont comptés les événements bruit qui ne correspondent à aucun aéronef volant ni à

aucune trajectoire connue. Pour les hélicoptères et les avions légers à hélice les événements bruit sont regroupés par type de machines.

Distribution des événements bruit par aéronefs

La plage des données s'étend de 70 db(A) à 125 db(A) distribuées par échelon de 5 db(A). Les valeurs de chaque événement bruit correspondent à la valeur maximale des événements individuels.

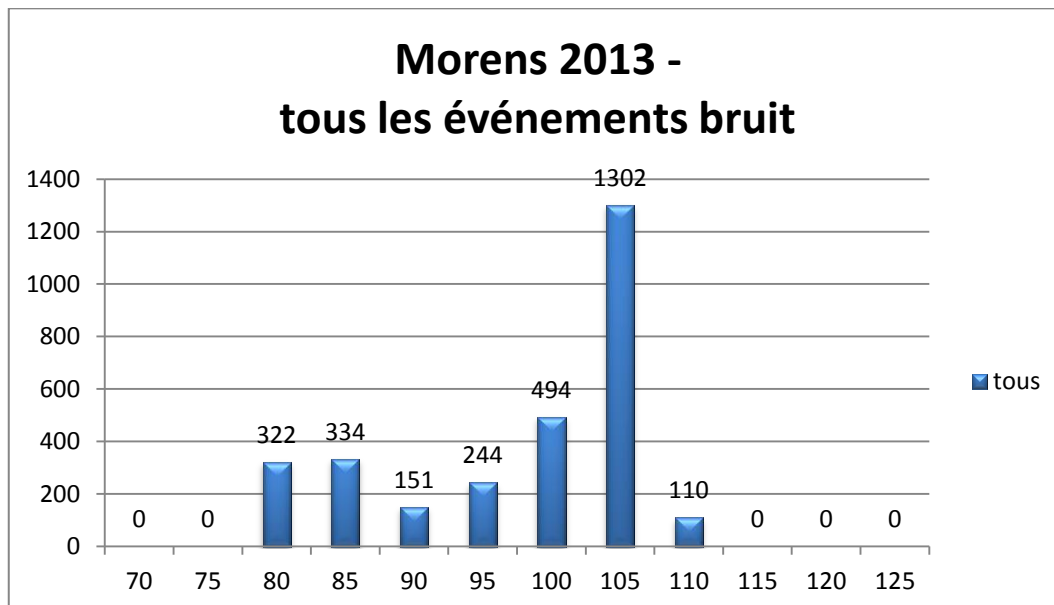


Figure 2 Distribution de tous les événements bruit par intervalles de 5 db(A)

Les 2 tableaux suivants répertorient les événements bruit provoqués par des F/A-18 HORNET et des F-5 TIGER en fonction de leur trajectoire en différenciant les décollages (DEP – départ), les atterrissages (ARR – arrivée) et les trajectoires n'ayant pas pu être identifiées par le système ANMS, mais qui ont pu être attribuées à un type d'avion précis.

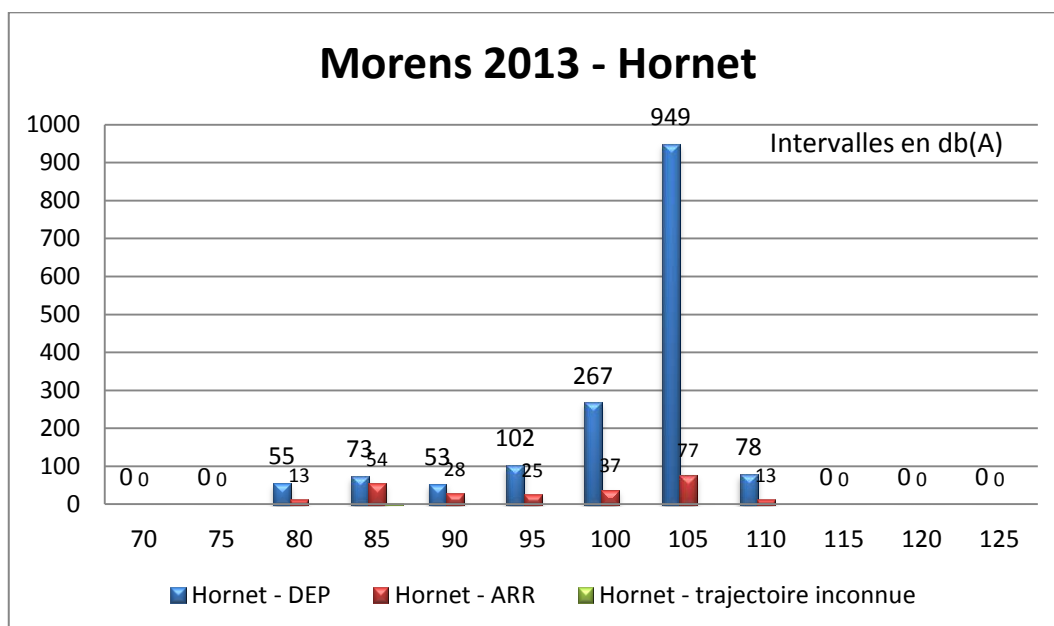


Figure 3 Distribution des événements bruit F/A-18 par trajectoire et par intervalles de 5 db(A)

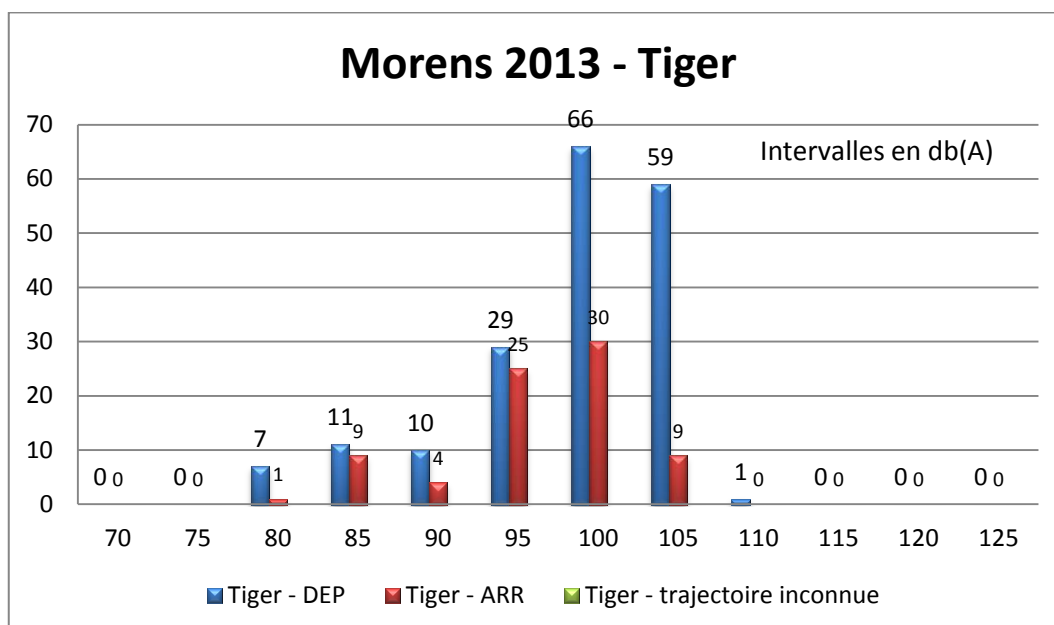


Figure 4 Distribution des évènements bruit F-5 par trajectoire et par intervalles de 5 db(A)

Les 2 tableaux suivants présentent la distribution des évènements bruit produits par les hélicoptères (Super Puma / Cougar et EC-635) et par les avions légers à hélice (PC-6 Porter et PC-7), sans distinction de trajectoires.

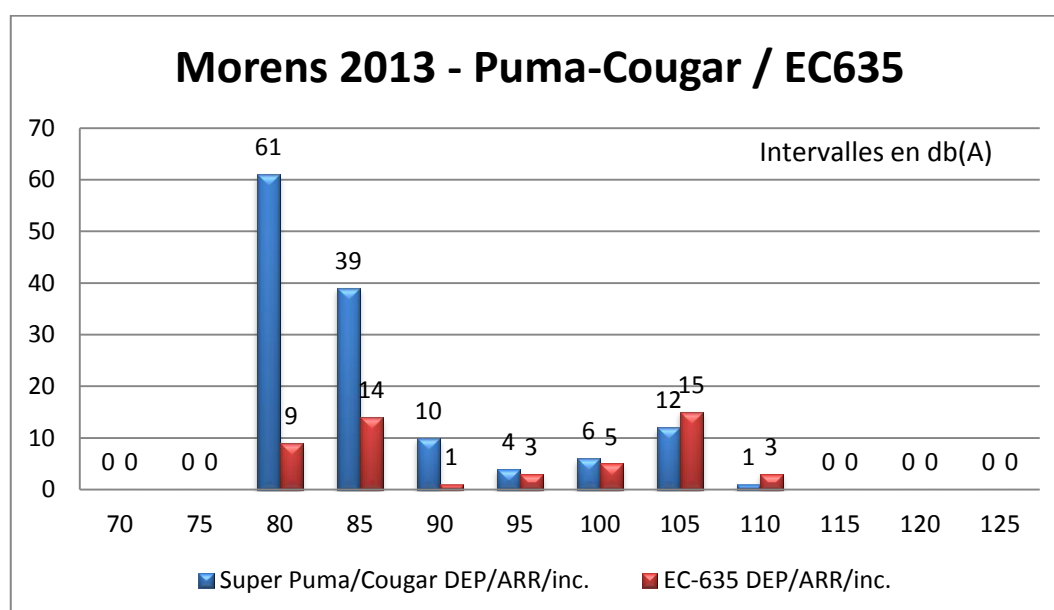


Figure 5 Distribution des évènements bruit SuperPuma/Cougar et EC-635 par intervalles de 5 db(A)

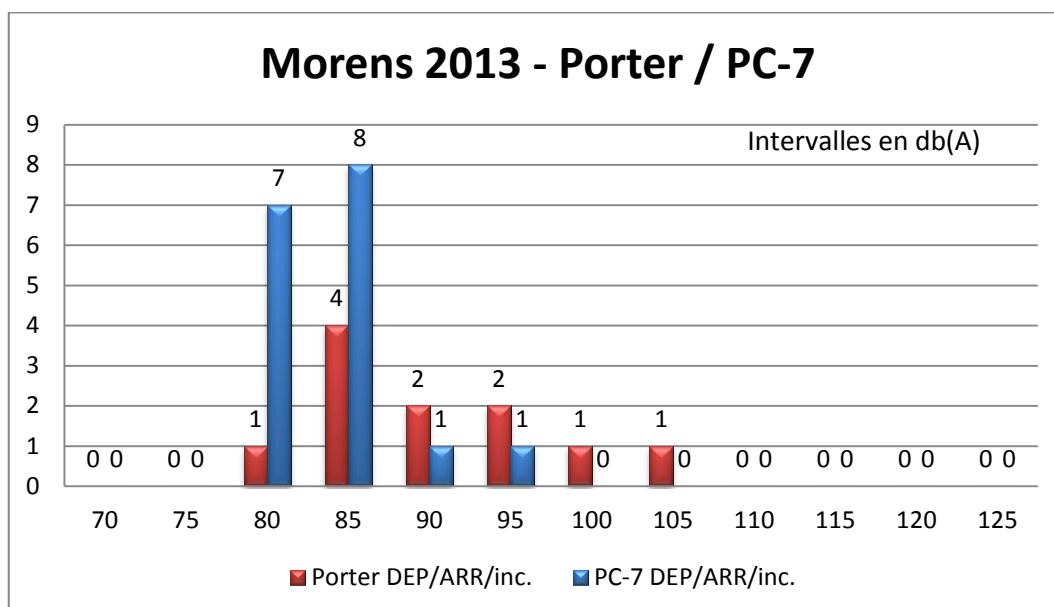


Figure 6 Distribution des évènements bruit des avions légers et par intervalles de 5 db(A)

Les valeurs sonores relativement élevées (105 – 110 db(A)) enregistrées par le système ANMS pour des hélicoptères et des avions à hélice font l'objet d'une analyse complémentaire dans le chapitre suivant.

Le tableau "Type d'aéronefs indéfinis" nous montrent la distribution des événements bruit dont la source n'a pas pu être définie, mais dont la trajectoire est connue et des événements bruit inconnus. Ces événements bruit inconnus peuvent avoir été produits par des F/A-18. Dans ce cas l'avion aurait décollé sans enclencher son transpondeur.

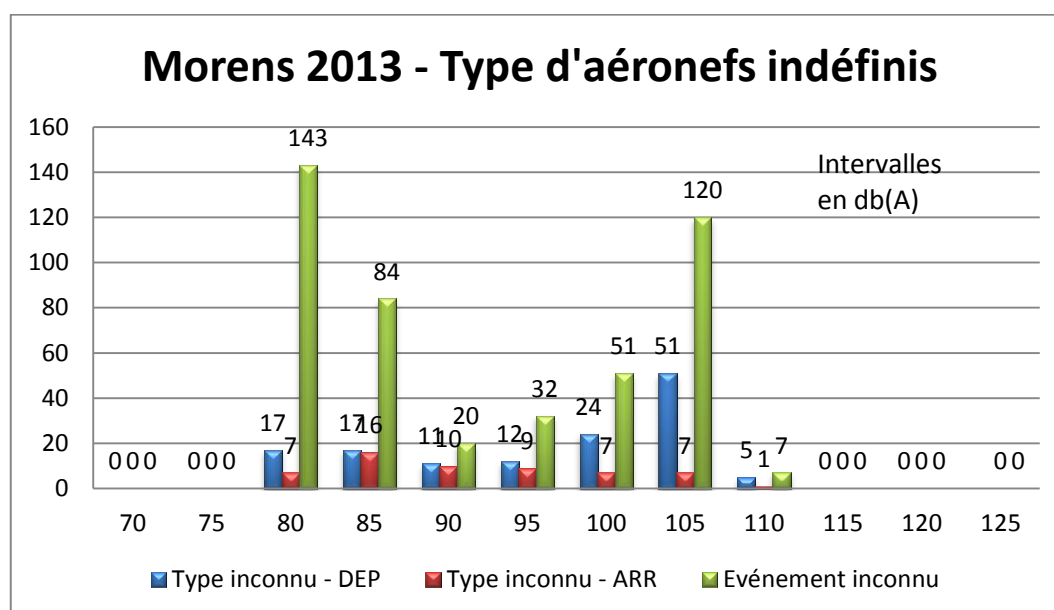


Figure 7 Distribution des évènements bruit inconnus et par intervalles de 5 db(A)

Etude spécifique de certains événements bruit

Comme mentionné ci-dessus, ce chapitre porte sur une évaluation des événements bruit des hélicoptères et des avions légers à hélice qui peuvent surprendre le lecteur par le niveau sonore qui a été enregistré.

Evénement bruit du 18 juillet 2013 à 14h40

Le 18 juillet 2013 la réception du transpondeur du F/A-18 J-5024 a été couverte (14h40:12) par celui du Porter PC-6 V-619 qui se préparait à l'atterrissage (14h40:40). Le système ANMS a alors attribué l'événement bruit provoqué par le F/A-18 au Porter.

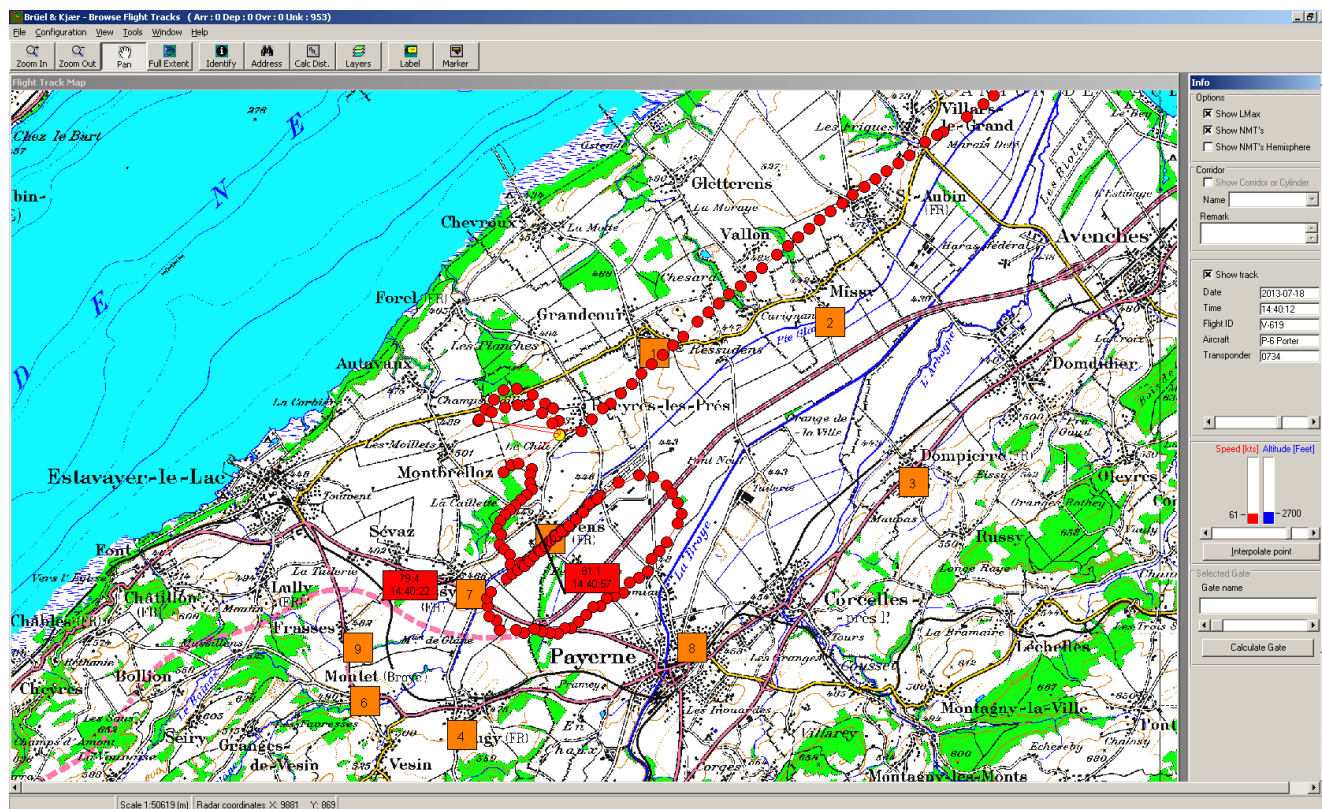


Figure 8 Relevé du Porter V-639

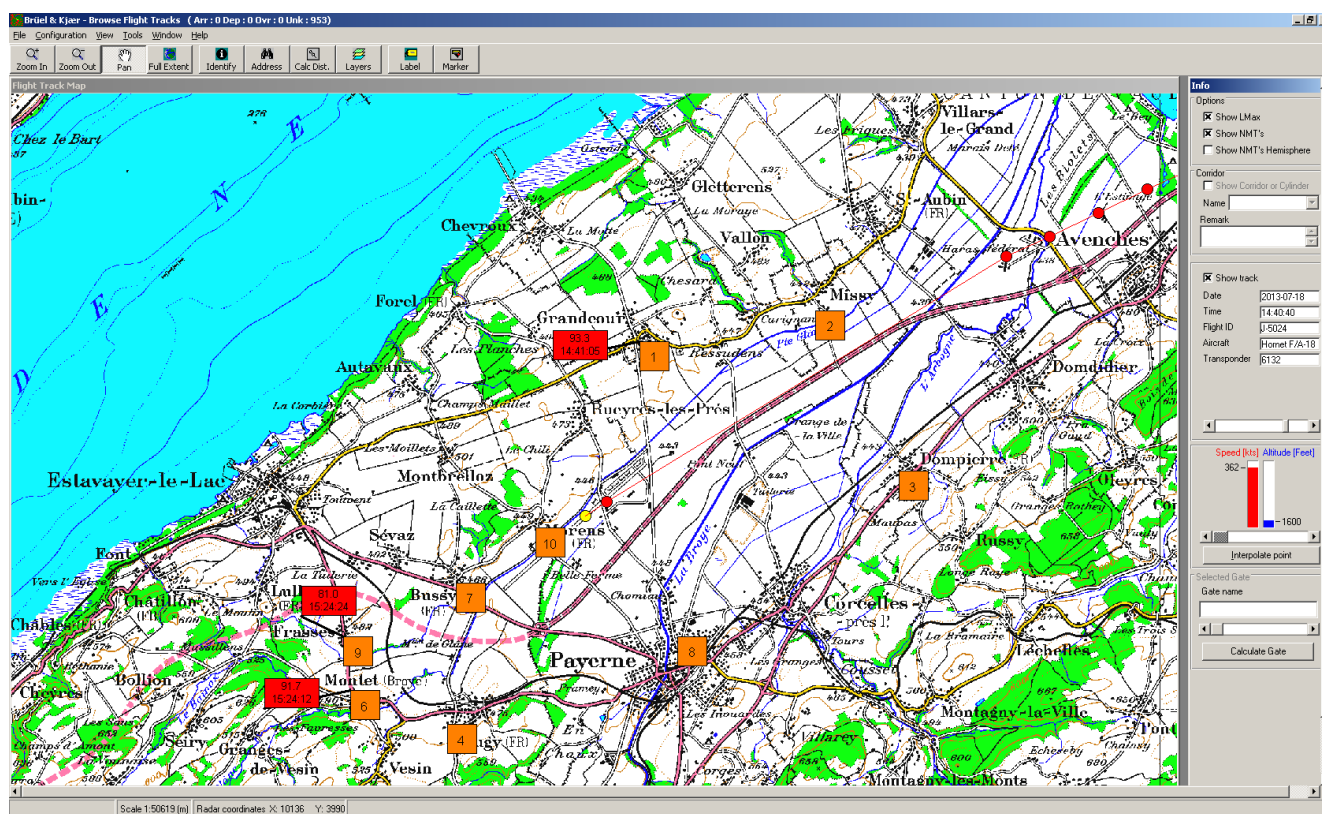


Figure 9 Relevé du F/A-18 J-5024

Evénement bruit du 10 octobre 2013 à 15h52

Le F/A-18 J-5006 a décollé à 15h52. Le EC-635 T-367 effectuait en même temps un vol de charge dans le secteur de la halle 5 au bord de l'autoroute. Le système ANMS a attribué l'événement provoqué par le F/A-18 à l'EC-635.

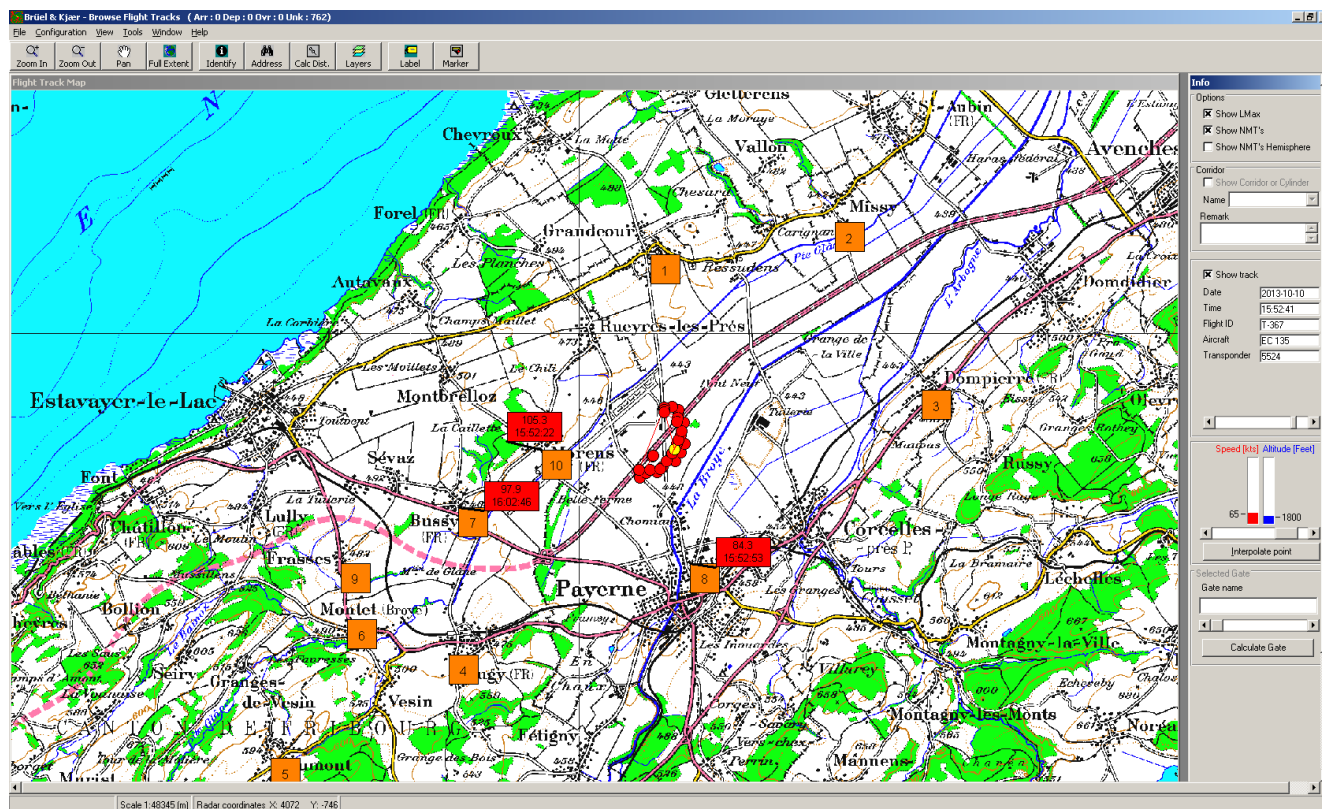


Figure 10 Relevé du EC-635 T-367

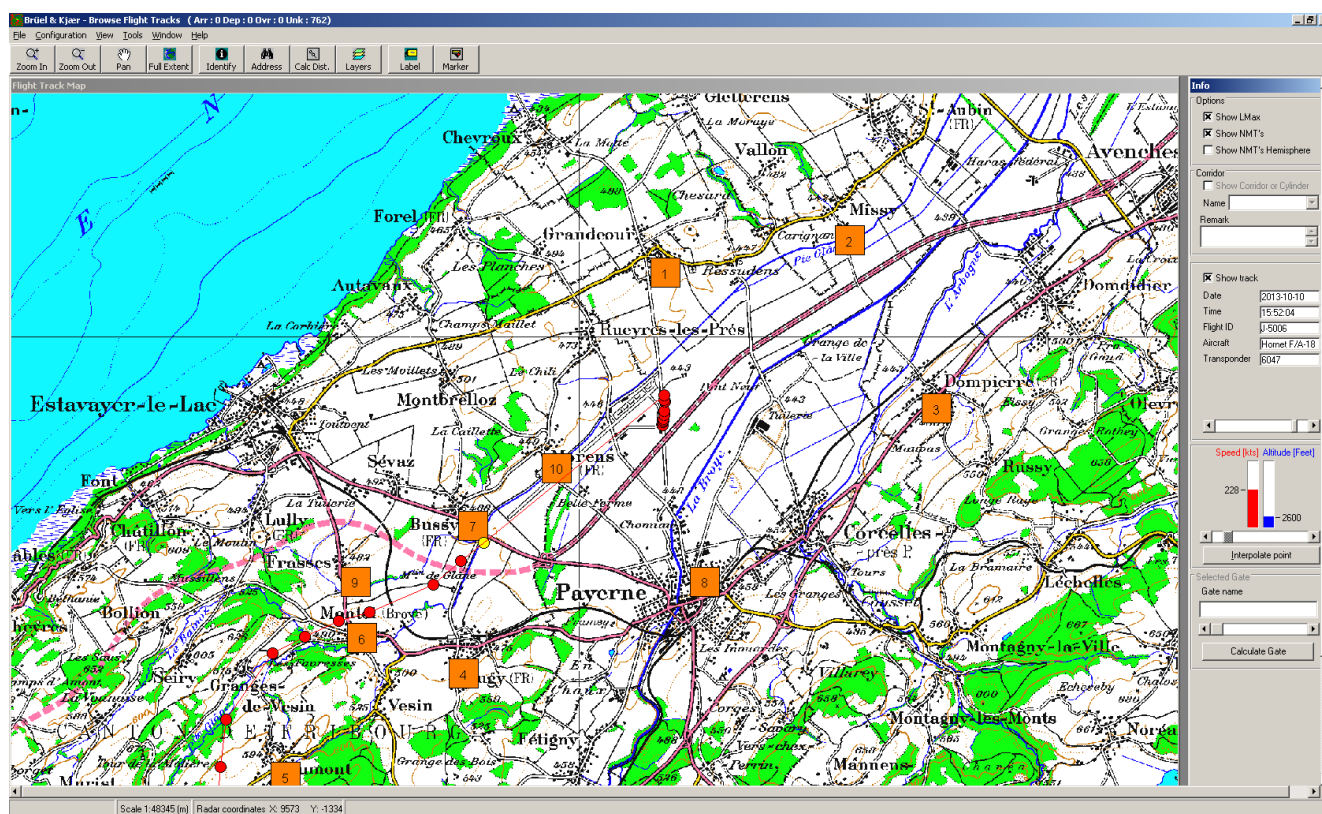


Figure 11 Relevé du F/A-18 J-5006

Événement bruit du 11 octobre 2013 à 13h46

Deux F/A-18 (J-5006 et J-5001) ont décollé ensemble à 13h46. Le Super Puma T-315 effectuait en même temps un vol de charge dans le secteur de la halle 5 au bord de l'autoroute. Le système ANMS a attribué l'événement provoqué par les F/A-18 au Super Puma.

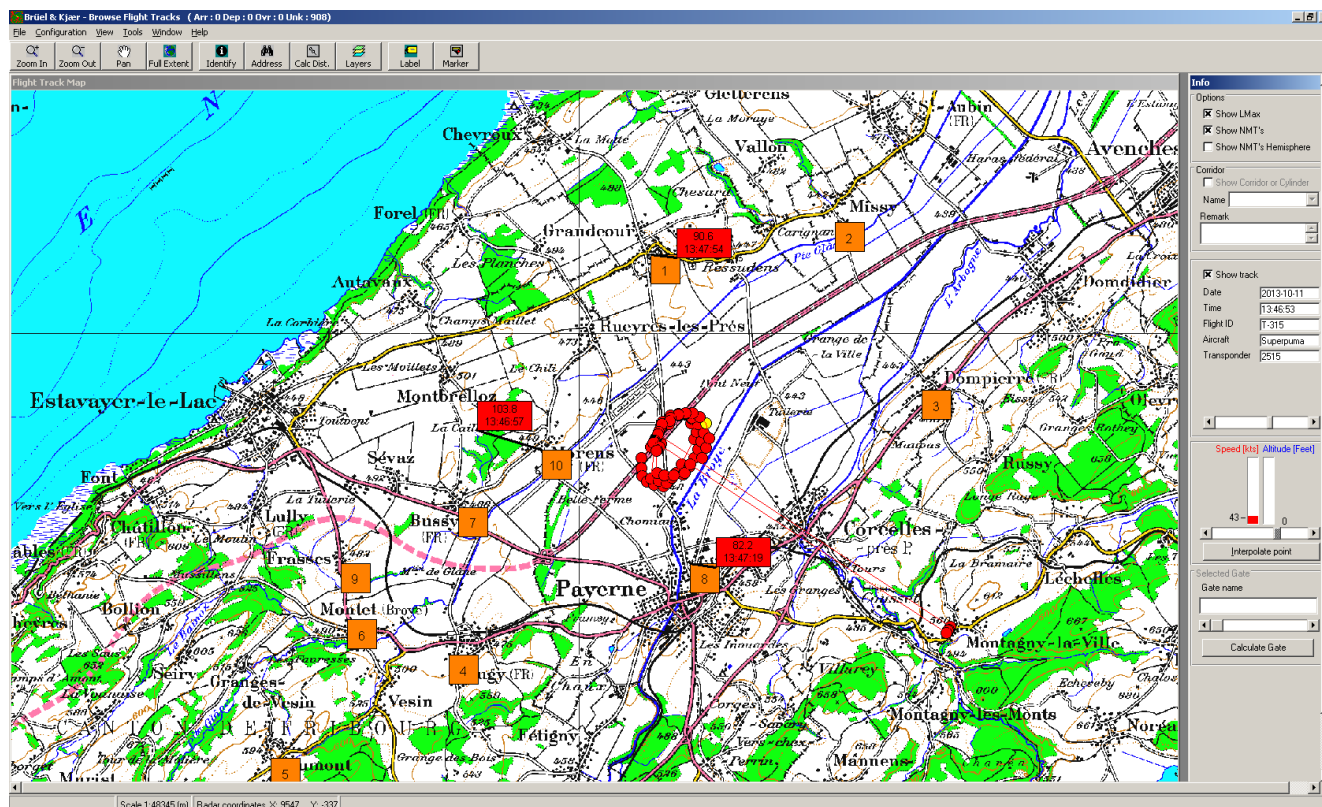


Figure 12 Relevé du Super Puma T-315

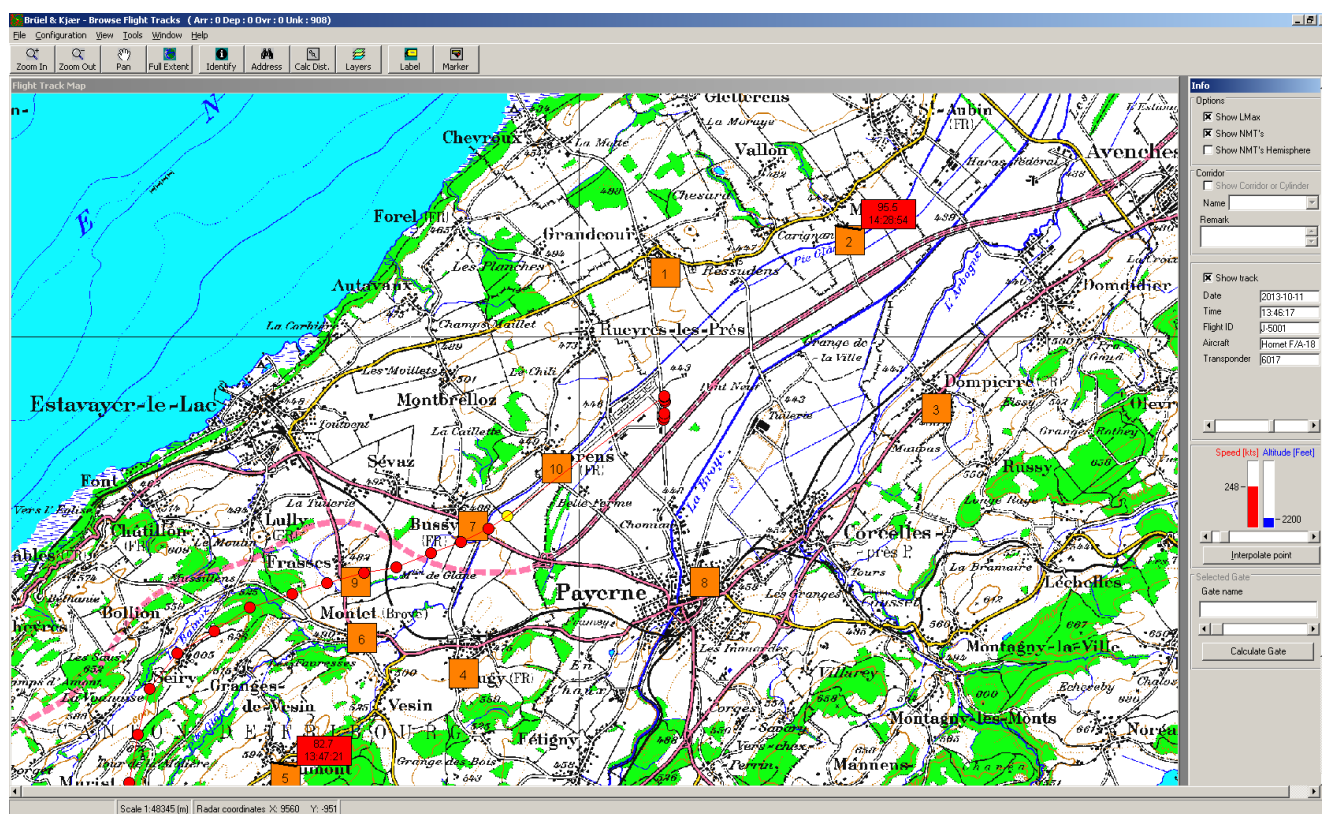


Figure 13 Relevé du F/A-18 J-5001