

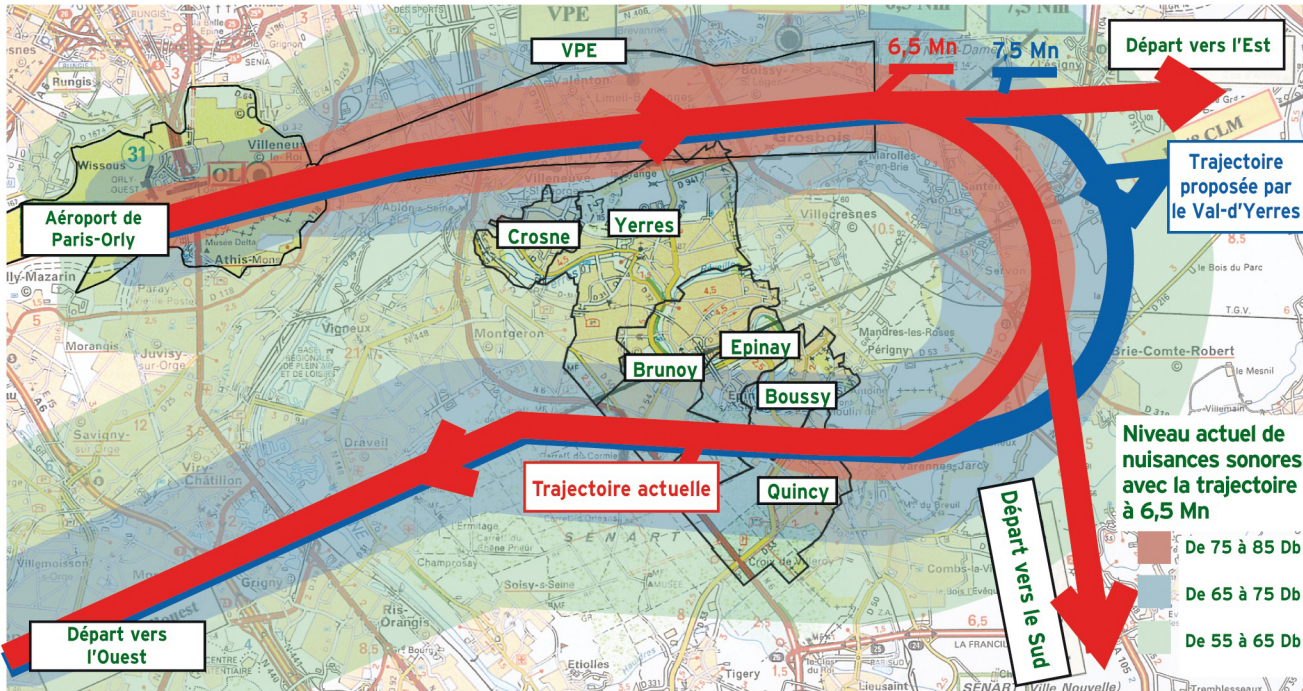
## La proposition AVEVY-Val d'Yerres

Le projet est donc de déplacer le virage à l'est de 6,5Mn à 7,5Mn soit environ 1600m plus loin. Les avantages attendus sont une prise d'altitude supplémentaire pour un avion donné (environ 200m) avant de virer au sud, avec une vitesse plus grande et donc en continuant à gagner de l'altitude pendant le virage à 90° ou 180° selon les cas (actuellement, par manque de vitesse, les avions maintiennent leur altitude, voire en perdent pour les plus gros).

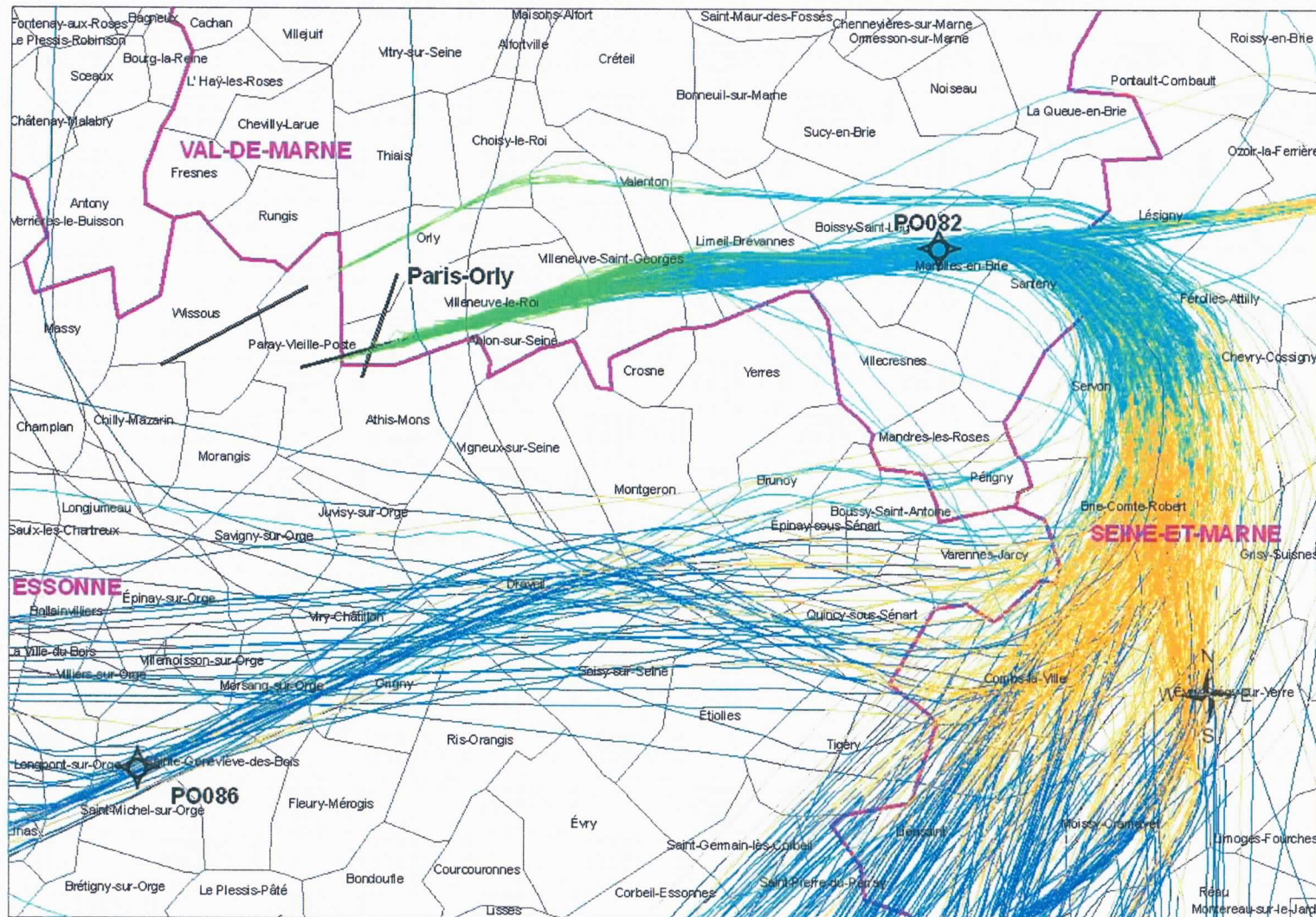
Relativement aux trajectoires nominales (celles du plan de vol), le gain d'altitude permet de diminuer la nuisance pour le Val d'Yerres pour toutes les trajectoires avec retour à l'ouest sans pour autant l'aggraver ailleurs. En effet pour les habitants de Lésigny ou Brie-Conte-Robert par exemple, les avions passeront certes plus « au-dessus de leur tête » mais plus haut de 200 à 300m

Relativement aux trajectoires effectives, la fâcheuse tendance à anticiper le virage sera déportée de 1600m avec une diminution notable, dans ce cas, du niveau de bruit au début du virage (Quartier de Gros Bois à Yerres). Il nous incombera cependant de faire respecter la procédure de virage et donc d'exiger une balise « au milieu » du virage pour que les calculateurs de bord prennent en charge ce critère.

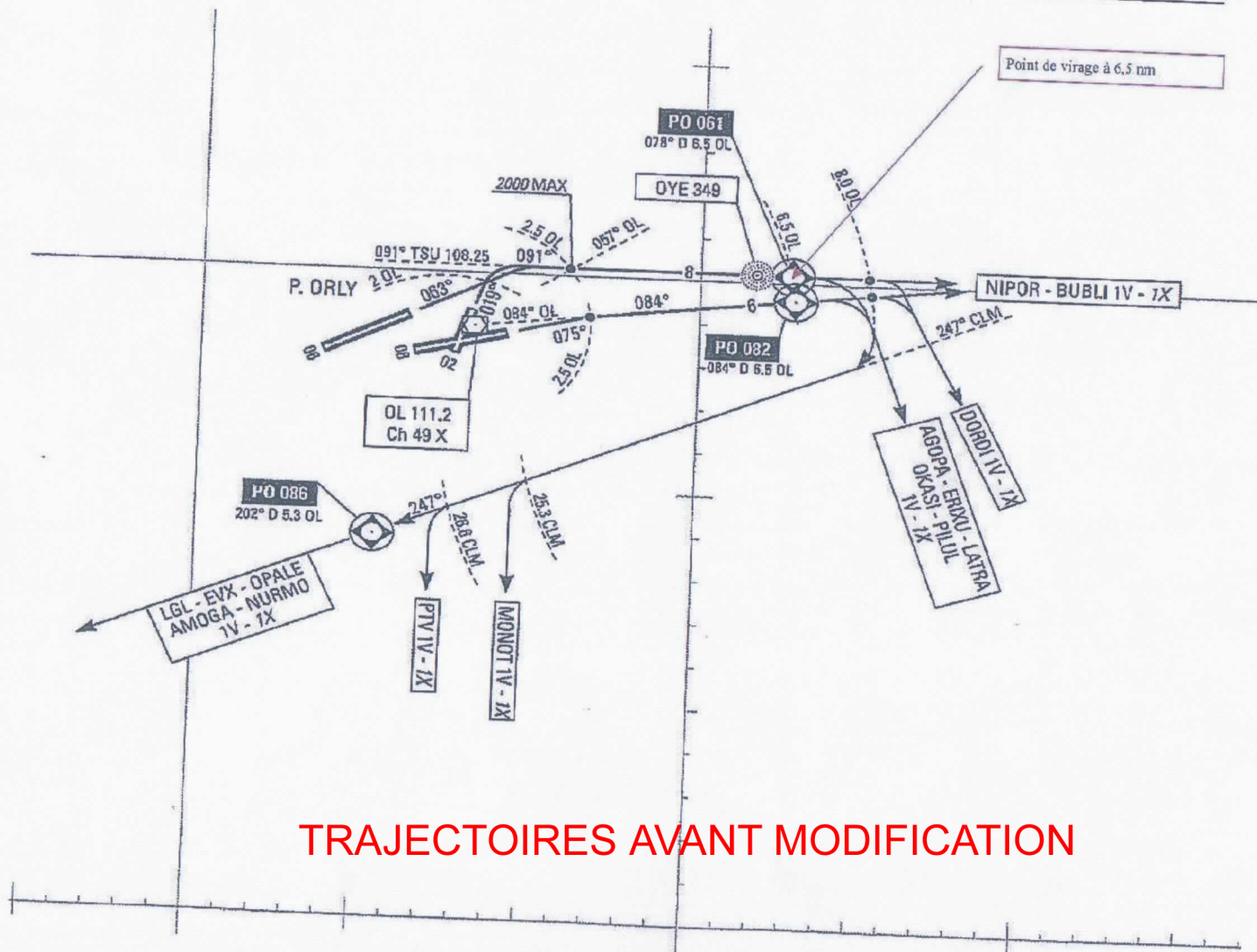
**DOSSIER SUR LA PROPOSITION DE MODIFICATION DE DEPLACEMENT DU VIRAGE A L'EST DE 6,5 Mn à 7,5 Mn**



# Dispersion des départs



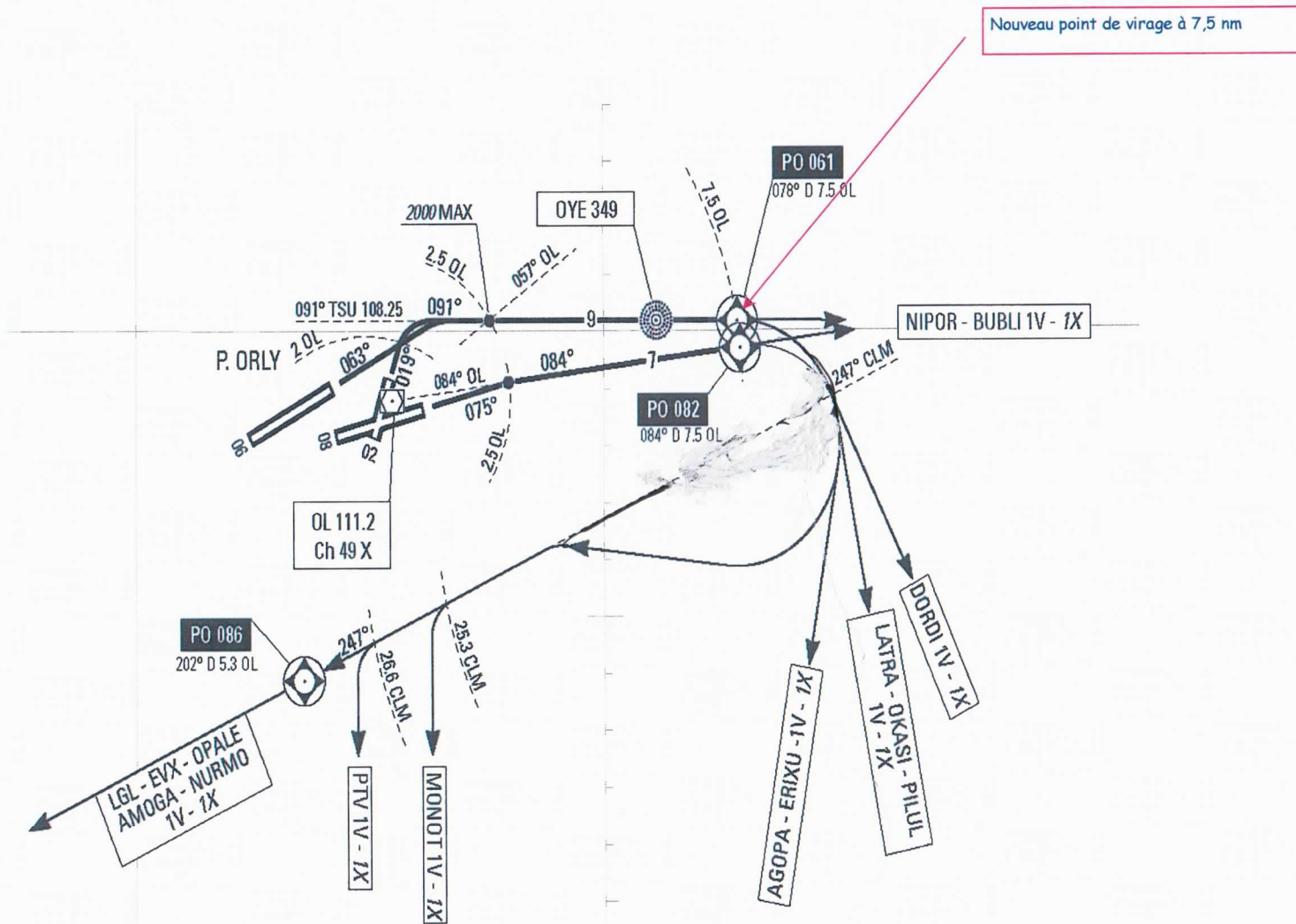
# Les procédures actuelles



TRAJECTOIRES AVANT MODIFICATION

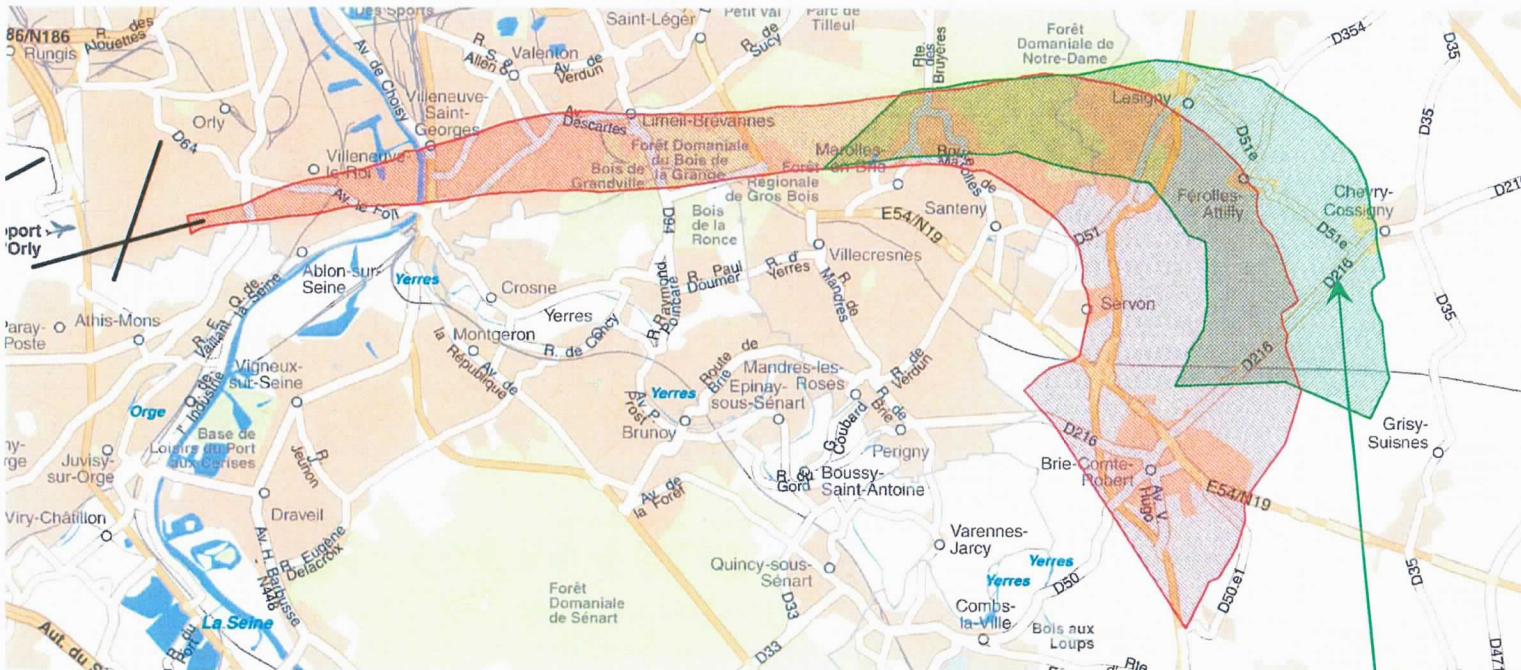


# Le projet de procédures



**TRAJECTOIRES APRES MODIFICATION DU VIRAGE**

# La portée de l'enquête



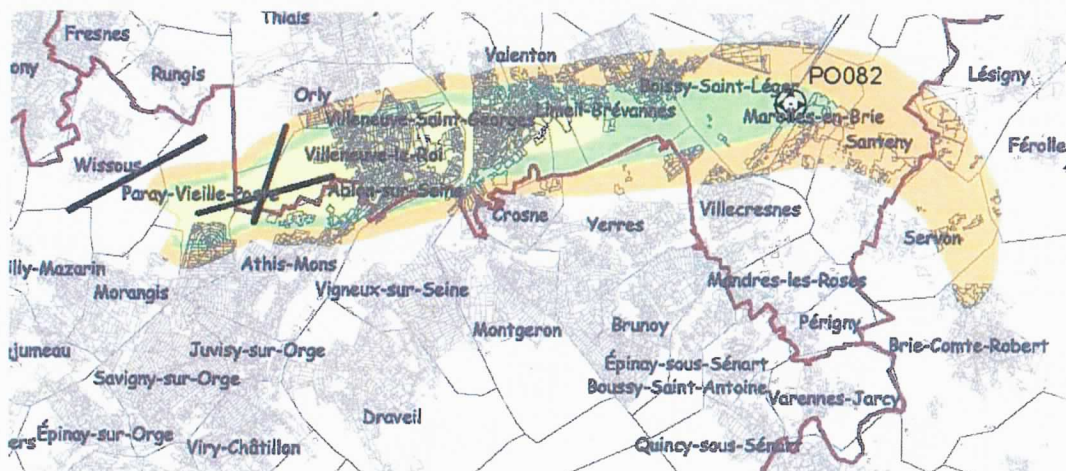
Région nouvellement survolée aux altitudes inférieures à 1981 m.

Sept communes nouvellement survolées et concernées par l'enquête publique :

Brie-Comte-Robert, Chevry-Cossigny, Ferolles-Antilly, Grisy-Suisne, Lésigny, Marolles en Brie et Santeny.

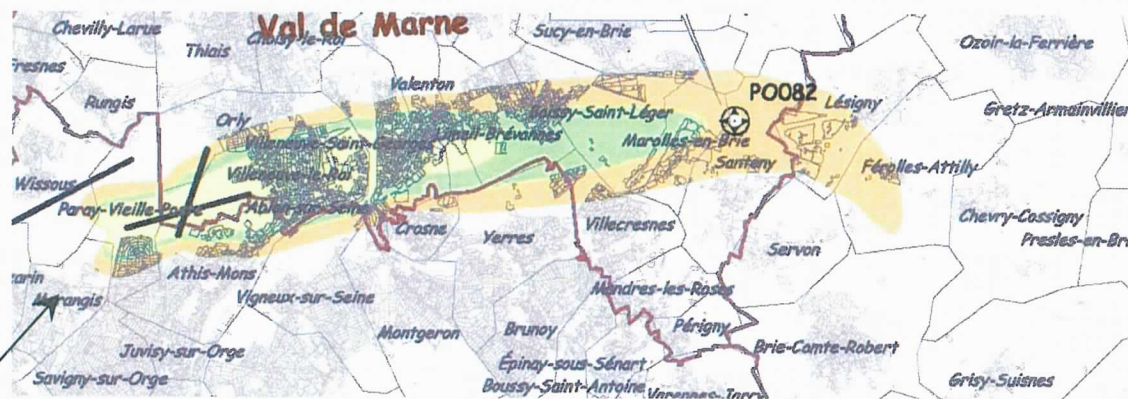
**ZONES IMPACTEES APRES MODIFICATION TRAJECTOIRES**

# Courbes de bruit A320



Procédure actuelle

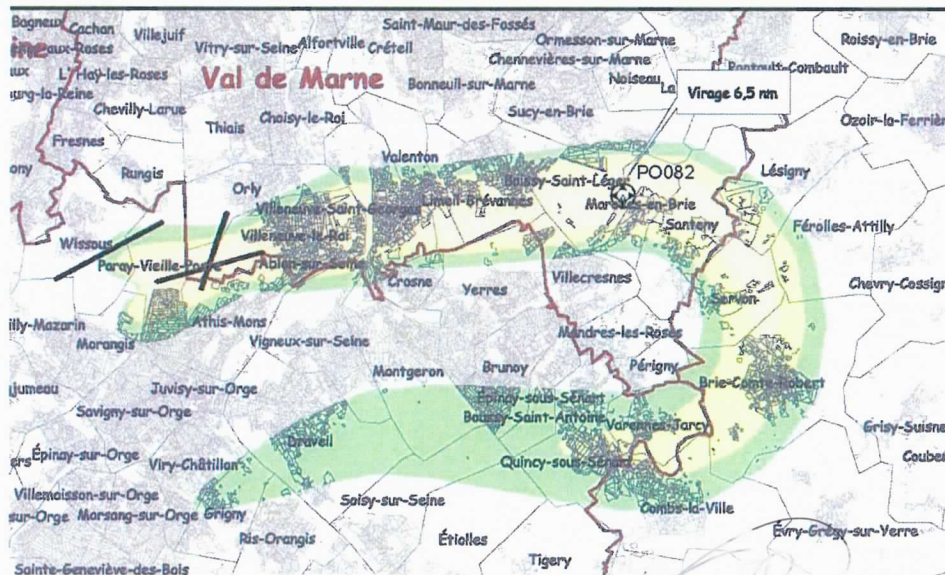
	Virage À 6,5 nm	Virage À 7,5 nm	Variation (%)
60 dB	101 380	100 722	-0,65
65 dB	60 680	60 356	-0,53
70 dB	35 550	35 564	-0,29



Projet de procédure

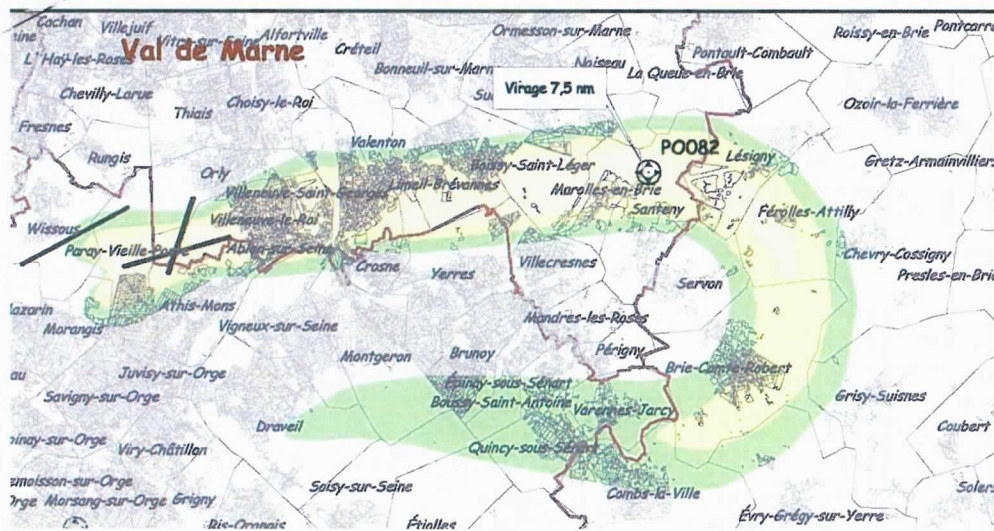


# Courbes de bruit B747-400



Procédure actuelle

	Virage À 6,5 nm	Virage À 7,5 nm	Variation (%)
65 dB	165 637	151 588	- 8,48
70 dB	92 180	84 121	- 8,74
75 dB	50 939	50 745	-0,38

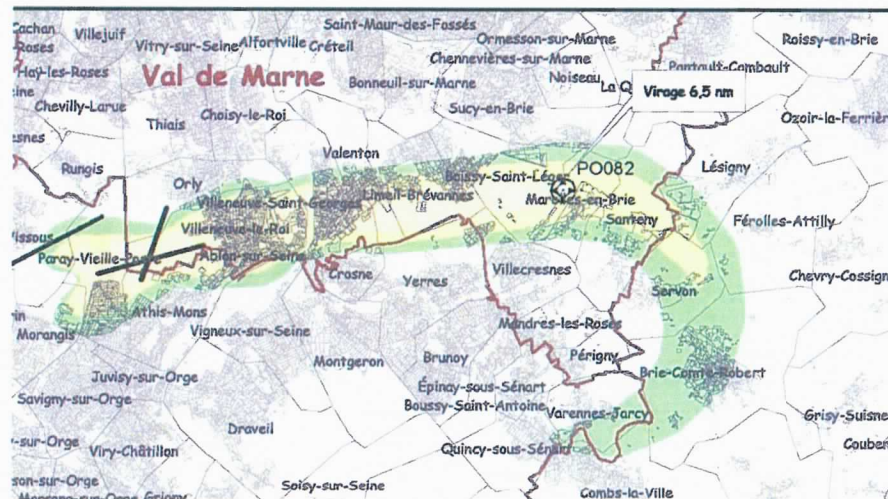


Projet de procédure



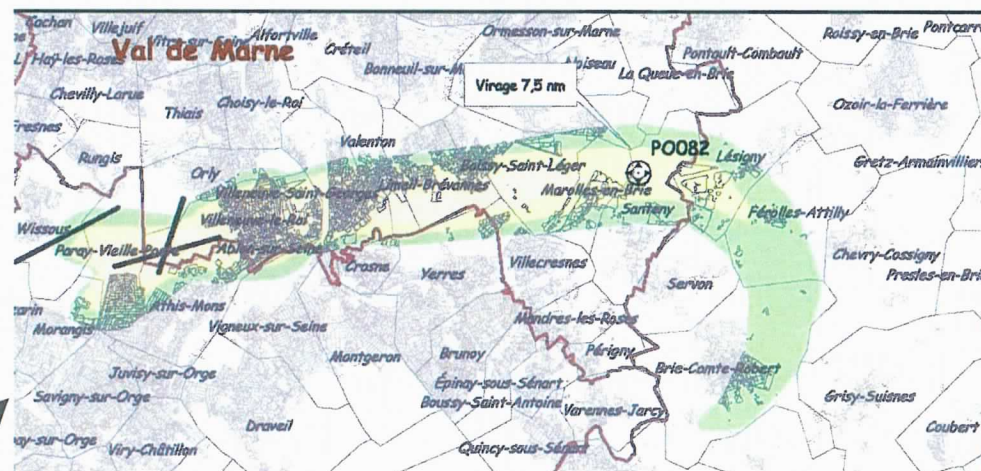


# Courbes de bruit B777-300



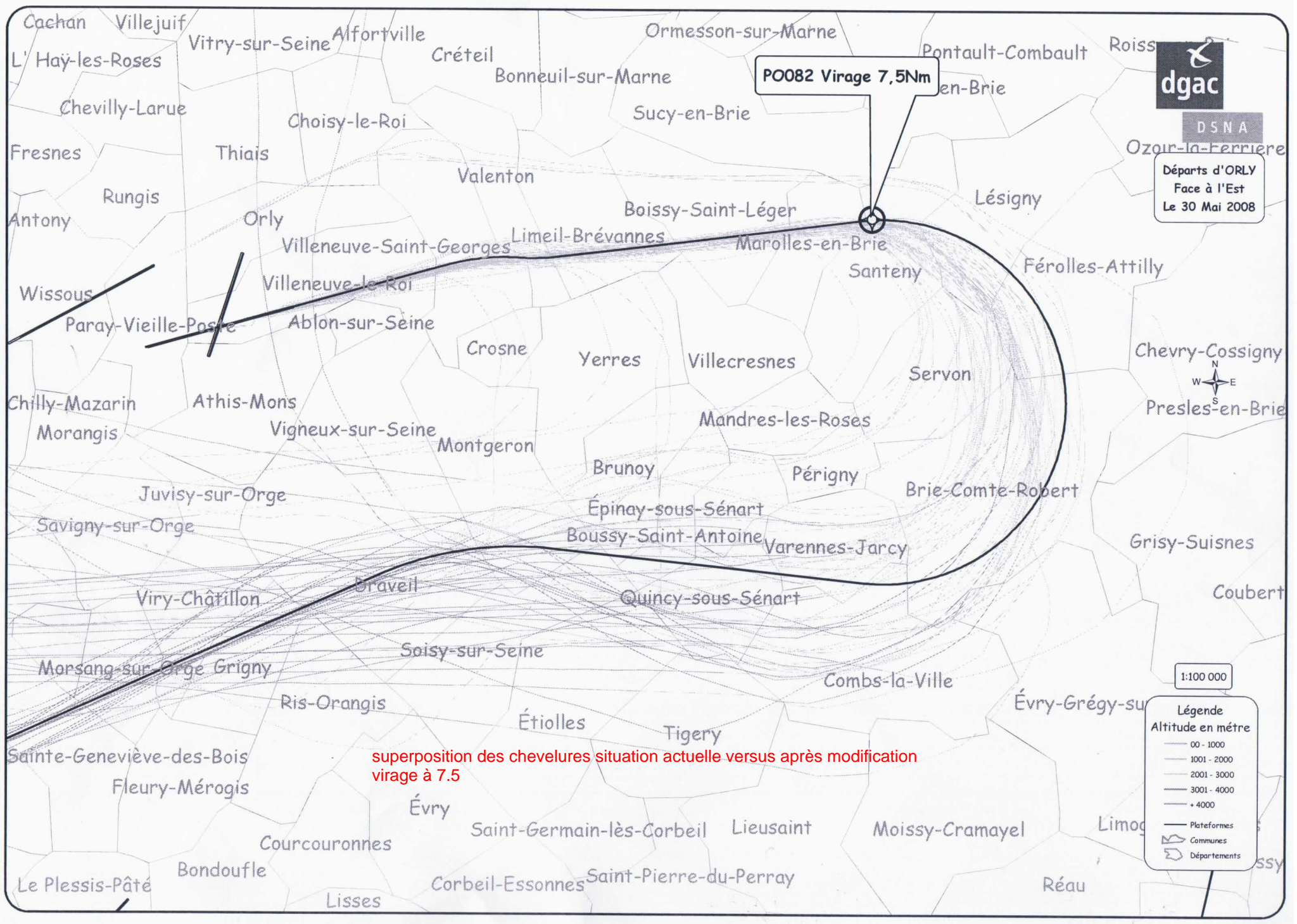
Procédure actuelle

	Virage à 6,5 nm	Virage à 7,5 nm	Variation (%)
65 dB	110 780	106 300	-4,04
70 dB	65 783	65 980	+0,29
75 dB	38 267	38 267	0,00



Projet de procédure





DSNA

Départs d'ORLY  
Face à l'Est  
Le 30 Mai 2008



1:100 000

**Légende**

Altitude en mètre

- 00 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 3000
- 3001 - 4000
- + 4000
- Plateformes
- Communes
- Départements

superposition des chevelures situation actuelle versus après modification virage à 7.5