

<https://www.valterbi.org/cms/spip.php?article142>



Le choix des pistes, gros porteurs et kérosène

- Des défis posés au Val Terbi : les dossiers en cours - Trafic aérien dans le ciel jurassien - Euro Airport Bâle-Mulhouse, le dossier avant l'ouverture d'ILS 34 - Euroairport Bâle-Mulhouse : le dossier antérieur au 23 mai 2005 - Les réactions de Pro Val Terbi -



Date de mise en ligne : samedi 14 janvier 2006

Copyright © Val Terbi | Provalterbi | Valterbi rando - Tous droits réservés

La décision de poser sur une ou l'autre piste dépend de la météo - vitesse des vents - et de l'appréciation du commandant de bord en liaison avec la tour de contrôle.

En principe, le choix d'utiliser une piste, par exemple la 34, est fait pour la journée entière.

Les considérations techniques abondent dans le mémoire.

La DGAC précise que l'utilisation plus forte de la piste Est-Ouest (la plus courte) n'est pas réaliste. Elle était destinée aux avions de faible capacité, utilisés notamment par l'ancienne compagnie Crossair.

Le canton de Bâle aurait souhaité une extension de cette piste, la DGAC répond que c'est impossible : des agglomérations à une extrémité, le TGV et une montagne de l'autre.

Le développement de l'EAP se fera donc sur la piste Nord Sud et nous sommes directement concernés par les atterrissages du Sud vers le Nord (34) et les décollages du Nord vers le Sud.

Le mémoire présente un dispositif utilisé en Hollande, le [BGAS](#) p.23, pour faciliter la décision quant au choix d'une piste. A notre avis, ce dispositif servirait surtout à légitimer techniquement un choix, mais on peut entrer les paramètres de décision comme on le souhaite.

La présentation du contexte météo et des choix relatifs [exposée l'an dernier](#) reste donc d'actualité.

Le mémoire nous apprend aussi un record :

EAP : une des plus longues pistes du monde !

La piste 16 - 34 avec une longueur de 3900 mètres en fait déjà une des plus longues d'Europe.

p.19

Nous sommes donc prêts à accueillir les **très gros porteurs** !

Une chance, les nouveaux avions sont plus silencieux que les anciens !

Mais quant au **kérosène** ...

à propos avez-vous vu ces deux nouvelles ?

01_06_2005_largage-kerosene_allemande-sud.pdf

Largage de kérosène au-dessus de l'Allemagne du sud. Le 1er juin 2005, un avion de type MD 11 de la compagnie Thai Airways a dû interrompre son vol et larguer du kérosène. Au total, l'appareil s'est délesté de 45 tonnes de kérosène alors qu'il volait à l'altitude de 12'000 pieds (3'660 mètres au-dessus de la mer). Si un vol doit s'interrompre pour des raisons de sécurité, certains types d'appareil doivent larguer du kérosène pour atteindre la masse prescrite à l'atterrissage. Le kérosène évacué s'évapore dans l'air et, conformément à différentes études, il ne représente aucun risque pour l'environnement ni pour la population.

01.06.2005

http://www.skyguide.ch/fr/MediaRelations/MediaReleases/?querystring=&slicename=media_currentreleases_fr

LQJ samedi 31.12.2006

Un Boeing 763 a lâché hier, peu avant midi, treize tonnes de kérosène entre Evian (F) et Willisau (LU). Les pilotes y ont été contraints par un problème technique. Selon Skyguide, l'opération est sans risque pour l'environnement et la population. (ats)

le [communiqué original de Skyguide](#)

mais il n'y a pas de souci à se faire,

le mémoire déclare :

Les délestages de carburant sont des événements exceptionnels qui sont effectués uniquement dans des circonstances où la sécurité des passagers exige un allègement de la masse de l'appareil pour l'atterrissage. C'est le cas des longs courriers contraints à se poser pour des raisons techniques peu après le décollage. La décision d'effectuer un délestage appartient au Commandant de Bord.

Parmi les situations les plus courantes qui demandent la mise en oeuvre de cette procédure, on peut citer la cause technique, ou l'urgence passagers.

Par ailleurs, les progrès techniques réalisés sur les structures et les moteurs des avions permettent de réduire le nombre et la durée des opérations de délestage.

Selon les recommandations de l'organisation de l'OACI, la "vidange de carburant en vol" doit être effectuée, dans des zones faiblement urbanisées et à une hauteur qui ne doit pas être inférieure à 2000 mètres.

Le carburant stocké dans les réservoirs situés dans les ailes est expulsé sous pression à l'aide d'une pompe. Il est vaporisé en fines gouttelettes pour permettre son évaporation et sa dispersion dans l'atmosphère. Afin de mieux vaporiser le carburant, l'avion évolue à une vitesse d'environ 400 - 500 km/h lors de l'opération de délestage.

Seuls les gros porteurs sont susceptibles de délester du fait de la différence entre la masse au décollage et celle autorisée à l'atterrissage qui contraint alors ces avions à délester du carburant en cas de nécessité, ce qui n'est pas le cas des bi-réacteur moderne, par exemple un Boeing 737 ou un Airbus A320 qui présentent des masses au décollage et à l'atterrissage pratiquement équivalente.

Lors d'une opération de délestage, 90 % du carburant s'évapore. Les 10 % de carburant atteignant le sol s'évaporent en grande partie à son contact. Le reste subit une dégradation biologique partielle. La quantité de carburant atteignant le sol ou l'eau est de quelques milligrammes par mètre carré. Elle varie en fonction de la hauteur de délestage et de la température du sol.

Pour Bâle-Mulhouse, le délestage pourra s'effectuer sur un axe Héricourt - Bâle, à une altitude d'au moins 7000 pieds (2135 mètres). Ces modalités ne seront pas modifiées avec la mise en ?uvre du projet ILS 34.

Au cours des 4 dernières années, seule une opération de délestage a été effectuée en 2003 dans les espaces aériens relevant de l'organisme de contrôle de Bâle-Mulhouse.

p.21

donc comme dit Nestor ou plutôt James, son sosie, *Tout va très bien, Madame la Marquise !*

à propos, que diraient nos experts si on leur offrait une micro-brumisation de kérosène dans leur bureau ?

Ce sujet est délicat. La question de la limitation d'efficacité des polluants par dispersion ou dilution a été longtemps la règle habituelle. Si la concentration du polluant est faible, l'effet est nul. Malheureusement, l'expérience nous apprend qu'il faut ajouter la variable temps. Les micro-dispersions accumulées finissent par atteindre des seuils dangereux, l'exemple des pesticides est éloquent.

Dans le cas du kérosène, heureusement, le prix du pétrole rend les opérations de largages de plus en plus coûteuses. Les dispersions de kérosène devraient donc diminuer.