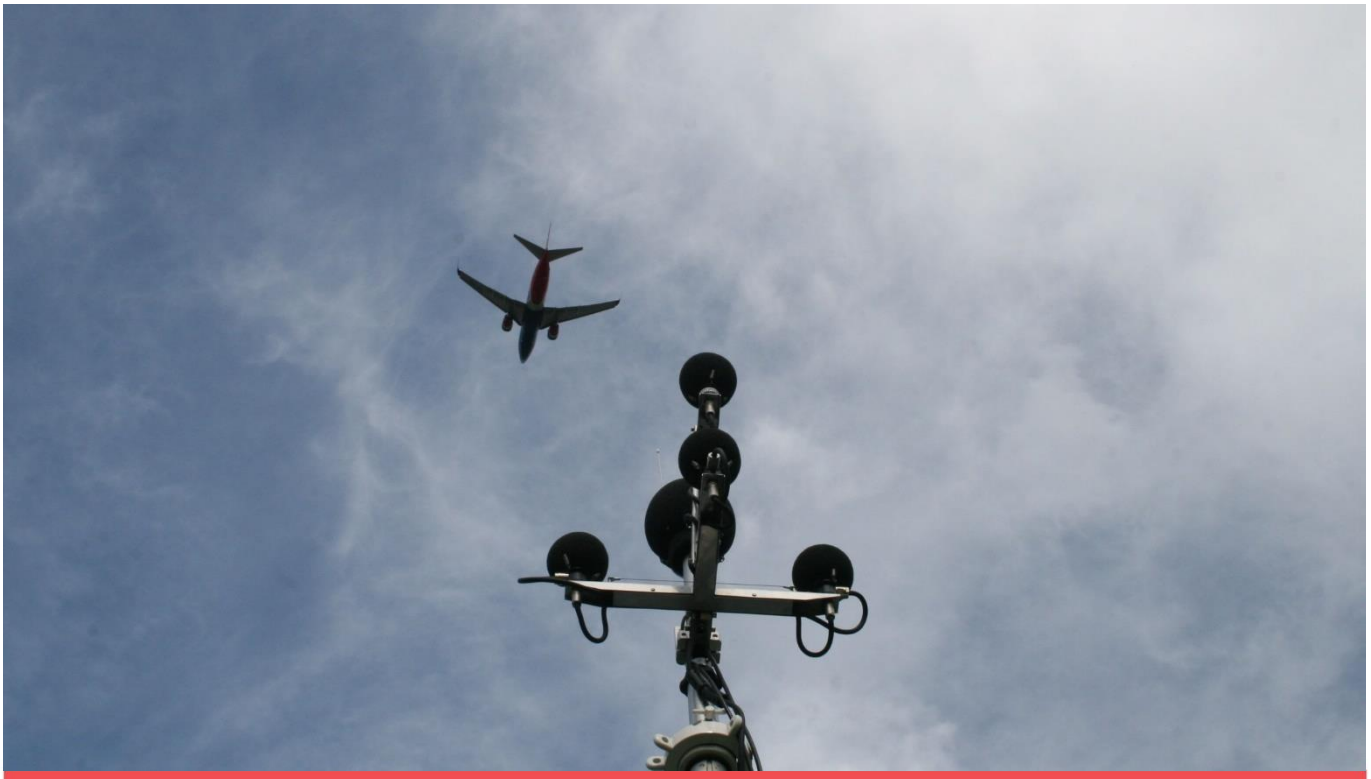


RÉSULTATS DES MESURES DE BRUIT AÉRIEN RÉALISEES EN 2021 DANS LE CADRE DE L'EXPERIMENTATION LIVE TRIALS

JUIN 2021

BRUITPARIF

SOMMAIRE

SYNTHESE 1

CONTEXTE 2

PARTIE 1 : MÉTHODOLOGIE 3

Plan d'échantillonnage 4
Conditions de mesure 5
Indicateurs de bruit 5
Exploitation des mesures 7
Traitement spécifique Live Trials 10
Valeurs de référence 11
Restitution des mesures de Bruitparif 12

PARTIE 2 : RÉSULTATS 15

Nombre de mouvements en atterrissages 16
LAmax des atterrissages par familles d'avions 17
Niveaux sonores en fonction des conditions de survol 21
Bilan pour les principaux indicateurs en atterrissages 25

ANNEXES 26

Fiches de résultats par site 26

SYNTHÈSE

Contexte

Lors des dernières Assises Nationales du transport aérien, la Ministre des transports a annoncé le déploiement de descentes douces 24 heures/24 sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à l'horizon 2023. L'objectif de la mise en place de ces descentes douces est de diminuer les émissions sonores et gazeuses des avions en optimisant leurs atterrissages et en évitant des descentes « par paliers ». Ces dernières conduisent à des remises de gaz qui augmentent le niveau de bruit produit par l'appareil ainsi que sa consommation de carburant et, de fait, sa production de gaz à effet de serre. Ses descentes douces nécessitent la mise en œuvre de nouvelles procédures d'approches avec une plus grande précision de navigation, dite procédure PBN (pour *Performance Based Navigation*). Afin de tester ces nouvelles procédures en conditions réelles, la Direction Générale de l'Aviation Civile a lancé une expérimentation appelée *Live Trials* entre janvier et avril 2021. La DGAC a souhaité profiter de ces essais pour réaliser une campagne de mesure du bruit afin d'évaluer l'impact sonore de ces descentes douces. Cette campagne de mesures a également compris l'évaluation du bruit pour les approches sans modification au droit du doublet sud, *en situation statu-quo*, dans l'optique d'y reporter les gains potentiellement observés sur le doublet nord lors de l'expérimentation. D'un point de vue opérationnel, les mesures ont été réalisés par trois partenaires :

- La DGAC pour 8 sites de mesure sur le doublet nord
- Bruitparif pour 11 sites de mesure, 3 sur le doublet nord et 8 sur le doublet sud
- Groupe ADP pour 2 sites de mesure sur le doublet nord

La campagne de mesure mise en place par Bruitparif a débuté le 28 janvier 2021. Les stations du doublet sud ont été démontées le 12 avril 2021. Celles du doublet nord ont été démontées le 26 avril 2021, l'expérimentation Live Trials s'étant officiellement terminée le 22 avril 2021. La période d'exploitation des données s'étend donc :

- Doublet Sud : du 28 janvier au 11 avril 2021
- Doublet Nord : du 28 janvier au 22 avril 2021

Les résultats ont été mis en commun et centralisés par la DGAC pour le traitement des procédures PBN. Pour sa part Bruitparif a réalisé un bilan global de ces mesures, particulièrement pour les stations du doublet sud dont le présent rapport est l'objet.

Il est important de noter que l'expérimentation a été menée durant la crise sanitaire liée à la covid-19 et sous de fortes restrictions de déplacements. Ainsi le trafic aérien sur Paris-CDG au cours de l'expérimentation a été inférieur de l'ordre de 65% au trafic observé sur la même période en 2019.

Bilan

Bruitparif a mis en place une méthodologie de détection et de caractérisation des événements sonores aériens à partir des données acoustiques mesurées et de données radar fournies par la DGAC. Ce traitement permet de produire une base de données d'événements sonores aériens comprenant des indicateurs de bruit (LAmax, SEL, LAeq, …) associés à des caractéristiques liées aux survols détectés (distance, altitude, type d'avion, destination, …).

Cette base de données a été transmise à la DGAC pour mise en commun de l'ensemble des données produites. Un bilan des principaux indicateurs de bruit a été produit par Bruitparif pour l'ensemble des stations. Une analyse spécifique a été réalisée sur les atterrissages en configuration face à l'ouest, objet des Live Trials. Elle comprend des statistiques d'indicateurs sonores événementiels par type d'avions avec les caractéristiques moyennes associées (distance oblique, altitude et angle d'élévation).

A ce stade, l'ensemble des données de mesure ainsi que les fiches de résultats par site constituent un recueil complet d'informations sur le bruit lié au trafic aérien.

La DGAC produira prochainement un rapport global de l'expérimentation Live Trials 2021 qui englobera l'ensemble des résultats de mesure avec un traitement spécifique de l'impact des descentes douces.

CONTEXTE

Lors des dernières Assises Nationales du transport aérien, la Ministre des transports a annoncé le déploiement de descentes douces 24 heures/24 sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à l'horizon 2023. L'objectif de la mise en place de ces descentes douces est de diminuer les émissions sonores et gazeuses des avions en optimisant leurs atterrissages et en évitant des descentes « par paliers ». Ces dernières conduisent à des remises de gaz qui augmentent le niveau de bruit produit par l'appareil ainsi que sa consommation de carburant et, de fait, sa production de gaz à effet de serre.

Ce concept de descente douce est déjà partiellement à l'œuvre sur Paris-CDG depuis quelques années mais uniquement en période de trafic peu dense lorsqu'un seul des deux doubles de pistes fonctionne. En effet, la configuration de l'aéroport avec deux doublets de piste relativement proches l'un de l'autre (distance < 3000 mètres), ne permet pas, dans les conditions actuelles de navigation aérienne, d'indépendance entre eux d'un point de vue de la sécurité aérienne. Ce paramètre a comme conséquence un espacement entre les vols dans le plan vertical (en altitude), de l'ordre de 300 mètres. Cet espacement vertical vient compenser le manque d'espacement horizontal entre les vols lorsqu'ils sont simultanés, et garantir ainsi l'atterrissages des avions en toute sécurité y compris en période de pointe lorsque le trafic est dense.

La mise en œuvre de nouvelles procédures d'approches avec une plus grande précision de navigation, dite procédure PBN (pour *Performance Based Navigation*) avec positionnement satellitaire, doit permettre à terme des atterrissages en descentes douces tout en conservant une sécurité aérienne maximale même en situation de trafic dense.

Afin de tester ces nouvelles procédures en conditions réelles, la Direction Générale de l'Aviation Civile a lancé une expérimentation appelée *Live Trials* entre janvier et avril 2021. Cette expérimentation vise à mettre en œuvre de manière opérationnelle des descentes douces en procédure PBN, une partie de la journée, en atterrissages face à l'ouest sur le doublet nord de Paris-CDG. La DGAC a souhaité profiter de ces essais pour réaliser une campagne de mesure du bruit afin d'évaluer l'impact sonore de ces descentes douces. Cette campagne de mesures a également compris l'évaluation du bruit actuel pour les approches sans modification au droit du doublet sud, *en situation statu-quo*, dans l'optique d'y reporter les gains potentiellement observés sur le doublet nord lors de l'expérimentation.

D'un point de vue opérationnel, les mesures ont été réalisés par trois partenaires :

- La DGAC pour 8 sites de mesure sur le doublet nord
- Bruitparif pour 11 sites de mesure, 3 sur le doublet nord et 8 sur le doublet sud
- Groupe ADP pour 2 sites de mesure sur le doublet nord

Les résultats ont été mis en commun et centralisés par la DGAC pour le traitement des procédures PBN. Pour sa part, Bruitparif a réalisé un bilan global de ces mesures, particulièrement pour les stations du doublet sud dont le présent rapport est l'objet.

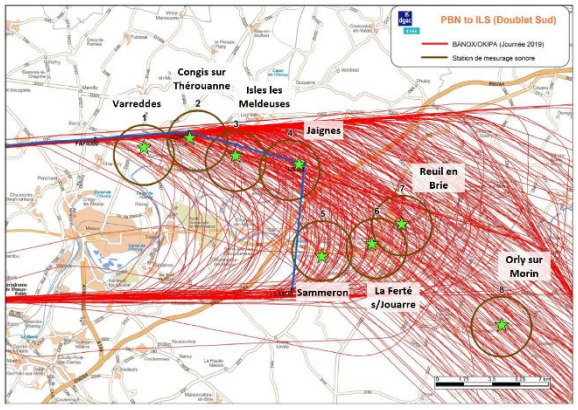
Il est important de noter que l'expérimentation a été menée durant la crise sanitaire liée à la covid-19 et sous de fortes restrictions de déplacements. Ainsi le trafic aérien sur Paris-CDG au cours de l'expérimentation a été inférieur de l'ordre de 65% au trafic observé sur la même période en 2019.

PARTIE 1
MÉTHODOLOGIE

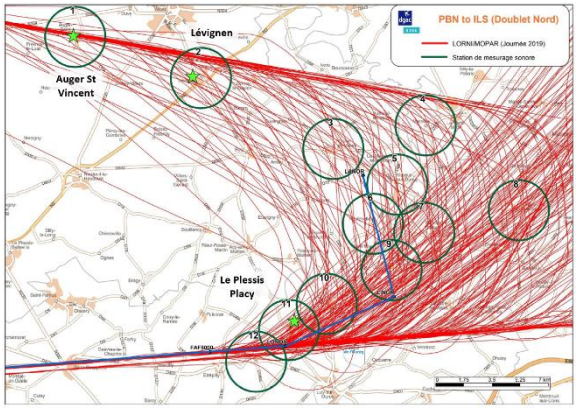
PLAN D'ÉCHANTILLONNAGE

Le plan d'échantillonnage des points de mesure a été élaboré conjointement avec la Direction Générale de l'Aviation Civile, pilote de l'opération. Il a été convenu que Bruitparif assure la totalité des mesures sur le doublet sud en situation statu-quo ainsi que trois mesures sur le doublet nord, dont une en doublon de la DGAC sur la commune du Plessis-Placy qui avait déjà fait l'objet de mesures en 2018. Les secteurs d'intérêt sur le doublet nord sont directement liés aux modifications de trajectoires induites par la nouvelle procédure PBN. Les sites de mesure ont été répartis sur les différents secteurs survolés en situation projetée. Pour le doublet sud, les sites de mesure ont, quant à eux, été répartis sous les trajectoires actuelles.

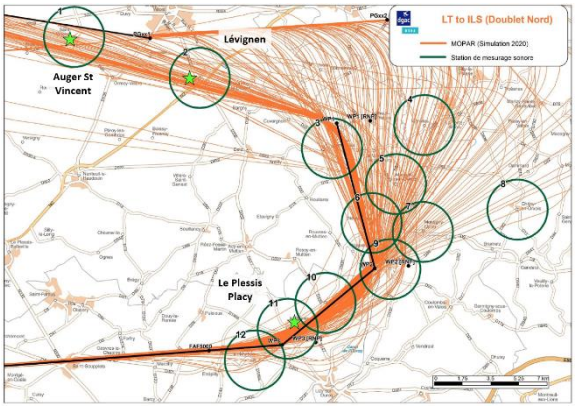
Les figures ci-dessous présentent les secteurs de mesure (cercles), les points Bruitparif (en vert), les traces radar pour la situation actuelle en rouge (2019) et pour la situation projetée en orange (pour le doublet nord uniquement).



Sites de mesure – Doublet sud – Trajectoires actuelles



Sites de mesure – Doublet nord – Trajectoires actuellesxe



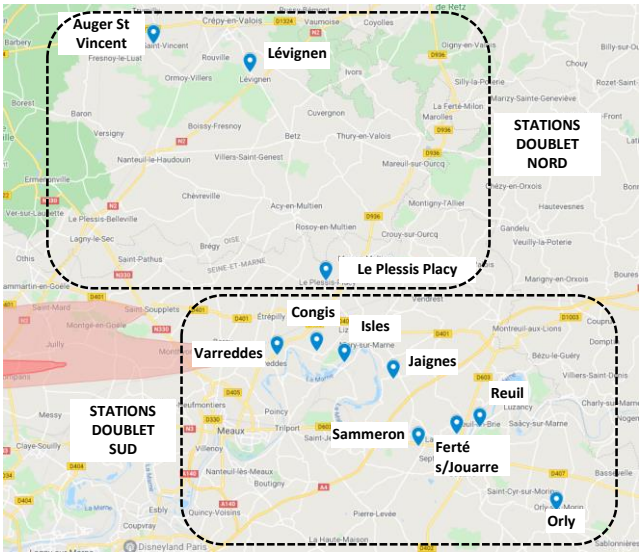
Sites de mesure – Doublet nord – Trajectoires projetées

Plan d'échantillonnage définitif

Différentes contraintes techniques sont à prendre en considération pour le choix des sites :

- Positionnement à l'aplomb des trajectoires visées.
- Existence d'un support, poteau, mobilier urbain pour fixation du système de mesure à un minimum de 4 mètres du sol.
- Environnement calme en dehors des survols
- Si possible proche de zones habitées pour plus de représentativité de l'impact sur les populations.

Après un repérage des sites potentiels sur la base de ces éléments, Bruitparif a retenu 11 sites de mesure indiqués sur la figure et dans le tableau ci-après.



Plan d'échantillonnage des sites de mesure

Liste des sites de mesure

Commune	Secteur	Point	Lat/Long	CP	Adresse	Nom site Rumeur Bruitparif
AUGER SAINT VINCENT	Doublet Nord	DN1	49.21963, 2.80772	60800	4 chemin du Noyer Saint Vincent	60800-AUGER-NOYER
LEVIGNEN	Doublet Nord	DN2	49.20055, 2.90823	60800	Allée de l'Etoile	60800-LEVIGNEN-ETOILE
LE PLESSIS PLACY	Doublet Nord	DN3	49.05872, 2.98684	77440	Rue de la Ferme du Pré	77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS
VARREDDES	Doublet Sud	DS1	49.00757, 2.93577	77910	8 chemin de la Maladrerie	77910-VARREDDES-MALADRERIE
CONGIS SUR THEROUANNE	Doublet Sud	DS2	49.01035, 2.97763	77440	11 rue du Gué	77440-CONGIS-GUE
ISLES LES MELDEUSES	Doublet Sud	DS3	49.0026, 3.00588	77440	Chemin des Meuniers	77440-ISLES-MEUNIERS
JAIGNES	Doublet Sud	DS4	48.99138, 3.05714	77440	6 chemin du Grand Girat	77440-JAIGNES-GIRAT
SAMMERON	Doublet Sud	DS5	48.9453, 3.08273	77260	7 sentier du Berger	77260-SAMMERON-BERGER
LA FERTE SOUS JOUARRE	Doublet Sud	DS6	48.9538, 3.12275	77260	2 rue de Lizy	77260-FERTE-LIZY
REUIL EN BRIE	Doublet Sud	DS7	48.95866, 3.14713	77260	6 rue du Prieuré	77260-RUEIL-PRIEURE
ORLY SUR MORIN	Doublet Sud	DS8	48.90136, 3.22672	77750	61 rue des Ouchettes	77750-ORLY-OUCHETTES

CONDITIONS DE MESURE

Référentiel normatif

Les mesures ont été réalisées selon la norme ISO-20906 relative à la surveillance automatique du bruit des aéronefs au voisinage des aéroports.

Matériels de mesure de Bruitparif

Des appareillages de classe 1 ont été utilisés par Bruitparif pour les mesures. Il s'agit de sonomètres Rion NL52. Chaque système de mesure est étalonné par un laboratoire indépendant accrédité, tous les 24 mois, et est également auto-vérifié selon les exigences de la norme XPS-31117. De plus une vérification sur cinq fréquences a été réalisée pour chaque station au moyen d'un contrôleur multifréquences (BK4226), en début et en fin de mesure. Les stations ont été installées à environ 4 mètres de hauteur sur des poteaux d'éclairage ou électriques, dans les zones survolées les moins soumises aux autres perturbations acoustiques. Les voies en impasse et les rues les moins circulées ont ainsi été privilégiées.



Station temporaire NL52

Chaque coffret de mesure comprend un sonomètre et des batteries pour fonctionner en totale autonomie, sur une durée d'environ six semaines. Les données sont stockées sur carte SD pour être ensuite transférées en laboratoire.

Les grandeurs stockées comprennent le LAeq,1s, ainsi que le niveau par bandes de tiers d'octaves.

Périodes de réalisation de la campagne de mesure

La campagne de mesure a été réalisée en une seule vague avec des interventions intermédiaires pour remplacer les cartes SD et les batteries.

Les stations ont été installées les 26 et 27 janvier 2021. Les stations du doublet sud ont été démontées le 12 avril 2021. Celles du doublet nord ont été démontées le 26 avril 2021, l'expérimentation Live Trials s'étant officiellement terminée le 22 avril 2021.

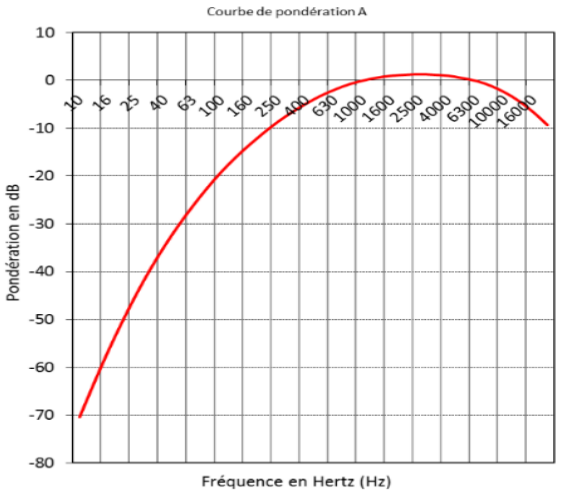
Afin de disposer de journées pleines, la période d'exploitation des données s'étend donc :

- Doublet Sud : du 28 janvier au 11 avril 2021
- Doublet Nord : du 28 janvier au 22 avril 2021

INDICATEURS DE BRUIT

La grandeur élémentaire qui a été mesurée dans le cadre de cette étude est le LAeq,1s. Il s'agit du niveau sonore équivalent (LAeq pour Level A equivalent), exprimé en décibel pondéré A noté dB(A) et relevé au pas de temps de la seconde. Le décibel pondéré (A) intègre une pondération tenant compte de la différence de sensibilité de l'oreille humaine aux différentes fréquences : pour une même énergie

sonore, l'oreille perçoit les sons de moyenne (200 à 2000 Hz) et haute fréquence (2 kHz à 20 kHz) comme plus forts que ceux de basse fréquence (20 à 200 Hz).



Filtre de pondération A

A partir de ces données élémentaires, différents indicateurs acoustiques peuvent être produits.

Indicateurs énergétiques

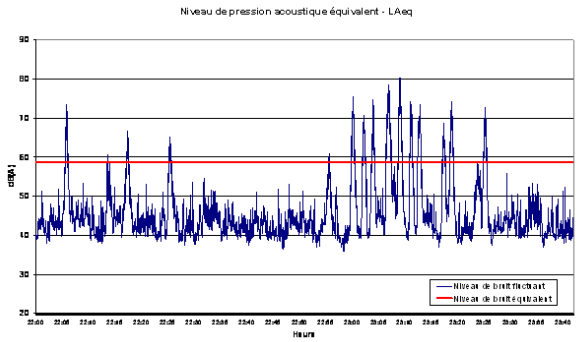
Un niveau sonore équivalent LAeq peut être calculé sur n'importe quelle période T. Le niveau LAeq(T) correspond alors au niveau de bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit existant réellement pendant la période T considérée. Il exprime la moyenne de l'énergie reçue au cours d'une période :

$$LAeq(T) = 10\log_{10}\left(\frac{1}{\tau}\int_T \frac{P^2(t)}{P_0^{\,2}}.dt\right)$$

avec : P(t) = pression acoustique instantanée

P_0 = pression de référence correspondant au seuil d'audibilité soit 2.10^{-5} Pa

La figure suivante représente, pour un site donné, l'évolution temporelle du niveau de bruit ainsi que le niveau continu équivalent pour l'ensemble de la période considérée.



Evolution temporelle du niveau de bruit et niveau continu équivalent.

Il est usuel de calculer les niveaux sonores équivalents pour les différentes périodes préconisées dans la réglementation française relative aux bruits des transports :

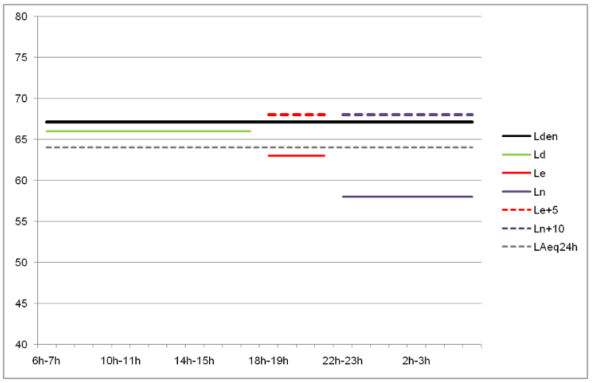
- Pour la période diurne, entre 6h et 22h : LAeq diurne (6-22h).
- Pour la période jour, entre 6h et 18h : LAeq jour (6-18h).
- Pour la période soirée, entre 18h et 22h : LAeq soirée (18-22h).
- Pour la période nuit, entre 22h et 6h : LAeq nocturne (22-6h).
- Pour la totalité de la journée, sur 24h : LAeq (24h).

L'indicateur Lden (pour Level day-evening-night) représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h) (+10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.

Cet indicateur s'exprime donc ainsi :

$$Lden = 10\log_{10}\left(\frac{1}{24}\left(12*10^{\frac{LAeq(6h-18h)}{10}} + 4*10^{\frac{LAeq(18h-22h)+5}{10}} + 8*10^{\frac{LAeq(22h-6h)+10}{10}}\right)\right)$$

Le graphique suivant fournit un exemple illustré de calcul du Lden à partir des valeurs de LAeq sur les trois périodes (jour, soir, nuit).



Exemple de calcul de Lden

L'indicateur Ln (pour Level night) correspond au niveau de bruit moyen équivalent au cours de la période de nuit (22h-6h).

Ces indicateurs énergétiques (LAeq(T) et Lden) peuvent être calculés pour le bruit ambiant (c'est-à-dire pour toutes les sources de bruit présentes dans l'environnement) ou pour une seule source de bruit (ici pour le trafic aérien), ce qui nécessite d'arriver à isoler la contribution de cette source. On les note alors LAeq aérien et Lden aérien.

Remarque :

Pour éviter de « couper » en deux la période de nuit, les calculs des indicateurs sont effectués sur des journées allant de 22h à 22h. Ainsi, les indicateurs du mardi 12 septembre, par exemple, sont calculés sur

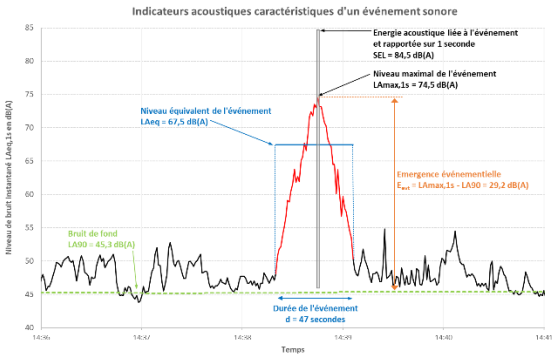
la période commençant le lundi 11 septembre à 22h et se terminant le mardi 12 septembre à 22h.

Indicateurs événementiels

Des indicateurs associés aux caractéristiques des pics de bruit générés par les survols d'aéronefs et à leur répétitivité peuvent également être utilisés.

Un pic de bruit correspond à une augmentation suivie d'une diminution du niveau de bruit. Il traduit l'émergence d'un bruit particulier par rapport au bruit de fond. Différents indicateurs (cf. figure suivante) peuvent être produits pour tenir compte de la spécificité des émergences de bruit lors des survols d'aéronefs :

- L'indicateur LAmax correspond au niveau maximal de bruit atteint lors d'un événement. Il s'agit du niveau atteint au cours de la seconde la plus bruyante de l'événement.
- L'indicateur LA90 correspond à un indicateur de bruit de fond. Il s'agit du niveau sonore qui est dépassé pendant 90% du temps au cours des 5 ou 10 minutes précédant l'apparition de l'événement sonore.
- L'émergence événementielle ou amplitude du pic de bruit correspond à la différence entre le niveau maximal atteint (LAmax) et le niveau de bruit de fond (LA90) avant l'apparition de l'événement sonore.
- Le LAeq aérien correspond au niveau équivalent d'énergie acoustique sur la période correspondant à la durée de l'événement (d).
- Le SEL correspond au niveau d'énergie acoustique de l'événement ramené sur 1 seconde. Cet indicateur peut être utilisé par exemple pour comparer l'impact acoustique de différents survols d'aéronefs.



Indicateurs acoustiques permettant de caractériser un événement sonore de type survol d'aéronef

Des indicateurs de comptages d'événements sonores permettent de traduire le caractère répétitif des survols au cours d'une période déterminée. Les indicateurs usuellement utilisés dans ce cadre sont ainsi :

- NE : nombre total d'événements sonores de type aéronefs détectés au cours d'une période donnée.
- NA55 **:** nombre d'événements de type aéronefs ayant généré plus de 55 dB(A) en LAmax, comptabilisés au cours d'une journée.
- NA62 : nombre d'événements de type aéronefs ayant généré plus de 62 dB(A) en LAmax, comptabilisés au cours d'une journée.
- NA65 : nombre d'événements de type aéronefs ayant généré plus de 65 dB(A) en LAmax, comptabilisés au cours d'une journée.
- NA70 : nombre d'événements de type aéronefs ayant généré plus de 70 dB(A) en LAmax, comptabilisés au cours d'une journée.

Des indicateurs de comptages spécifiques à la période de nuit peuvent également être utilisés. Ils sont alors notés NAseuil, nuit. Ainsi, le NA70, nuit correspond au nombre nocturne d'événements de type aéronefs ayant généré plus de 70 dB(A).

EXPLOITATION DES MESURES

Afin de pouvoir calculer les différents indicateurs acoustiques relatifs à la contribution du trafic aérien sur chacun des sites, plusieurs actions successives ont dû être menées sur les données brutes collectées au cours de la campagne de mesure.

Recalage temporel

La première étape a consisté à s'assurer de la précision de l'horodatage des données acoustiques, notamment en vue de leur exploitation croisée avec les données de trajectoires radar. Les relevés d'horloge effectués en début et fin de mesure permettent de déterminer l'éventuelle dérive temporelle des sonomètres.

Aussi, un recalage de l'horodatage des données acoustiques a été opéré jour par jour sur la base de la dérive moyenne journalière observée.

Invalidation des données correspondantes à des périodes perturbées

Les données brutes de chaque site ont été passées en revue en visualisant l'évolution fine du niveau de bruit jour par jour. Les périodes significativement perturbées par des événements extérieurs (bruits parasites au voisinage de la station du fait de travaux de voirie ou de jardinage par exemple) ou du fait de conditions météorologiques non propices à la réalisation de mesures de bruit ont ainsi été identifiées et marquées afin de les exclure ultérieurement des calculs d'indicateurs acoustiques.

Le tableau suivant indique les taux de données brutes (LAeq,1s) validées et disponibles après exclusion des périodes perturbées. Le taux de disponibilité moyen s'élève à 94%. Le site du Plessis-Placy présente un taux inférieur (57,6 %) en raison d'un incident matériel en cours de mesure.

ID_Rumeur	Taux de disponibilité
60800-AUGER-NOYER	87.8%
60800-LEVIGNEN-ETOILE	99.5%
77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS	57.6%
77910-VARREDDES-MALADRERIE	99.6%
77440-CONGIS-GUE	99.9%
77440-ISLES-MEUNIERS	99.6%
77440-JAIGNES-GIRAT	92.7%
77260-SAMMERON-BERGER	99.5%
77260-FERTE-LIZY	99.7%
77260-REUIL-PRIEURE	99.9%
77750-ORLY-OUCHETTES	99.5%

Taux de disponibilité des données

Détection des événements aériens

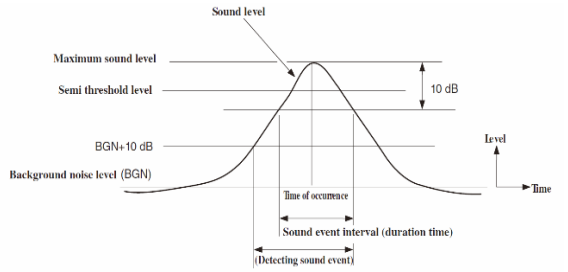
Le calcul des indicateurs acoustiques associés au bruit des aéronefs passe par une identification des survols dans le signal acoustique mesuré. Ce travail revient à déterminer les périodes pour lesquelles le bruit mesuré provient majoritairement du bruit des aéronefs.

Cette identification du bruit des aéronefs dans le bruit ambiant repose sur deux étapes successives : la détection de pics de bruit puis leur mise en correspondance avec les traces radar fournies par la DGAC.

Etape 1 : détection des pics de bruit

La détection des événements sonores (pics de bruit) repose sur une règle de dépassement de seuil relatif de bruit dans le signal.

L'apparition d'un événement acoustique ou pic de bruit correspond ainsi à un dépassement d'au moins 5 dB(A) du bruit de fond. Ce bruit de fond est calculé au moyen d'un indicateur statistique, le LA90, qui correspond au niveau sonore atteint ou dépassé 90% du temps pendant les 5 minutes précédant l'apparition de l'événement sonore.



Principe de détection d'un événement acoustique
(Ici pour un seuil de détection de 10 dB)

Afin d'exclure les pics de bruit trop intempestifs, un filtrage des événements détectés peut être opéré sur des critères de durée et de niveau atteint au cours de l'événement sonore. Dans le cas de la présente étude, le filtrage des événements atypiques a été réalisé en aval après mise en correspondance d'un maximum de pics de bruit avec les traces radar. Pour s'affranchir de fluctuations trop brusques du niveau sonore, une courbe « lissée » a été utilisée pour la détection d'événement sonore. Elle est obtenue par application d'un filtre passe bas.

Etape 2 : croisement des pics de bruit avec les données issues des traces radar

La Direction des services de navigation aérienne (DSNA) de la DGAC ont mis à disposition de Bruitparif, les traces radar des survols au cours de l'expérimentation.

Ces informations se présentent sous la forme de tableaux de données indiquant pour chaque survol d'aéronef, sa position (coordonnées géographiques) et son altitude toutes les 4 secondes, ainsi que son type, son aéroport de départ et son aéroport d'arrivée. Ces traces radar étant très nombreuses, un travail préalable de filtrage et de découpage est réalisé autour de chaque site de mesure :

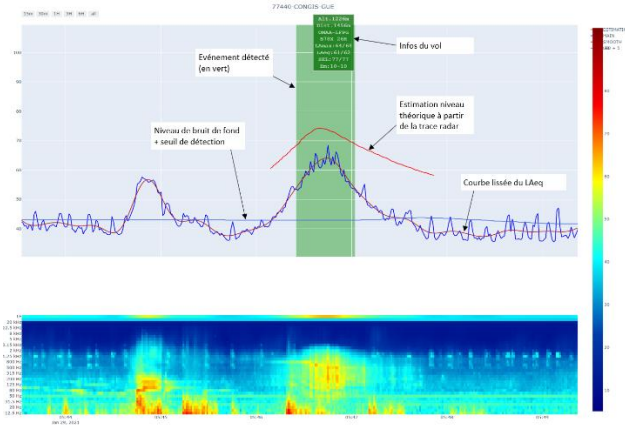
- Suppression des plots radar situés à plus de 6000 mètres de distance du point de mesure
- Suppression des traces comprenant moins de 6 plots
- Découpage des traces présentant plus de 30 secondes entre 2 plots
- Découpage des traces pour des distances 3D entre 2 plots supérieures à 1600 mètres

Les trajectoires sont ensuite traitées :

- Interpolation à la seconde de la trajectoire en X,Y,Z (en vue du calcul d'un LAeq théorique simplifié)
- Calcul du LAeq,1s théorique potentiellement perçu au niveau du site de mesure
- Calcul de l'instant du LAmax,1s théorique

Le calcul du LAeq,1s théorique perçu au niveau du site de mesure est opéré selon une méthode très simplifiée prenant en compte la distance entre

l'avion et le récepteur et pour un niveau de puissance acoustique forfaitaire identique pour tous les avions. Cette estimation est destinée à corréler au mieux le niveau sonore mesuré et l'information de trajectoire radar. Les événements détectés d'un point de vue acoustique sont ensuite associés aux traces radar. L'événement sonore est considéré comme d'origine aérienne s'il est associé à une trace radar survenue dans la même fenêtre temporelle. Lorsque plusieurs traces radar sont présentes simultanément, l'association est faite pour l'aéronef passé au plus proche du site de mesure en s'assurant que le profil temporel du niveau sonore mesuré est cohérent avec celui calculé de manière théorique à partir des informations issues de la trace radar.



Mise en correspondance entre pics de bruit et traces radar (ici sur le site de Congis-sur-Thérouanne) : la trame verte indique un événement sonore d'origine aérienne, une trace radar étant survenue simultanément avec un profil théorique temporel de bruit (en rouge) correspondant bien à ce qui est observé.

Etape 3 : Vérification humaine

En complément, les résultats du croisement automatique entre pics de bruit détectés et données de traces radar ont été contrôlés par un opérateur pour chaque site pour plusieurs journées, en début, milieu et fin de mesure. Cette vérification repose sur un examen visuel des résultats de détection acoustique des événements aériens et des trajectoires radar.

Les paramètres de détection acoustique des événements et d'association avec les trajectoires radar ont ainsi pu être vérifiés et optimisés, le cas échéant, site par site.

Filtrage des événements sonores aériens potentiellement perturbés

Une vérification semi-automatique des événements sonores aériens a été opérée dans le but d'invalider les événements douteux et potentiellement perturbés.

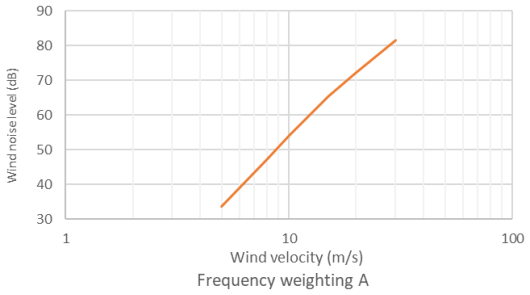
Un premier filtrage a été opéré en comparant, pour chaque événement sonore, le niveau LAmax mesuré et le LAmax de la courbe lissée. Les événements présentent un écart négatif ou un écart supérieur à 10 dB ont été invalidés et supprimés de la base de données, des grandes différences étant significatives de perturbations ponctuelles importantes.

Une vérification humaine a également été opérée en triant les événements selon leur LAmax et la distance oblique séparant l'avion du récepteur. Selon les caractéristiques de vol (type avion notamment), les événements potentiellement incohérents présentant un LAmax anormalement fort pour une distance importante ont été invalidés. Les événements ainsi invalidés représentent de l'ordre de 3% du nombre total d'événements sonores aériens sur l'ensemble de l'étude.

Influence du vent

Des données météorologiques ont été fournies par la DGAC en complément des données radar. Les données relatives à la vitesse du vent ont été exploités afin d'invalider les événements sonores aériens potentiellement perturbés significativement par le vent. Cette invalidation s'est opérée à partir de la vitesse de vent relevée sur l'intervalle de temps simultané à l'événement sonore aérien ainsi que sur le LAmax atteint au cours de ce dernier.

Le bruit induit par le vent sur le microphone peut être déterminé à partir des spécifications indiquées par le fabricant du sonomètre (courbe ci-après).



Bruit induit par le vent sur le kit anti-intempéries du microphone (doc Rion)

Le niveau sonore maximal atteint au cours de l'événement sonore est comparé avec le niveau de bruit potentiellement induit par le vent. Si ce niveau LAmax mesuré est inférieur au bruit induit par le vent auquel on ajoute 6 dB(A), l'événement est invalidé. Ces événements ainsi invalidés représentent de l'ordre de 4% du nombre total d'événements sonores aériens sur l'ensemble de l'étude.

Calcul des indicateurs sur la période de mesure

Une fois les événements acoustiques corrélés aux traces radar, une table d'événements aériens a été créée pour chaque site de mesure temporaire. Cette dernière comprend les données suivantes : horodatage, indicateurs acoustiques (LAmax, SEL, émergence événementielle), informations associées au vol (type OACI de l'aéronef, aéroports de départ et d'arrivée), altitude et distance au site de mesure, au point de passage le plus proche. D'autres paramètres peuvent également être déduits de ces informations : configuration (départ ou arrivée), cap, vitesse.

Pour le calcul des indicateurs journaliers par période réglementaire (jour/soir/nuit), ne sont prises en compte que les journées présentant au moins 80% de données disponibles.

Les indicateurs ont été calculés par journées complètes (24 heures) et pour la période nocturne (22h-6h) sur l'ensemble de la période de mesure, pour l'ensemble des survols ainsi que par type de configuration (décollage, atterrissage). Les résultats présentent également les distributions des événements aériens en fonction de leur LAmax, SEL ou LAeq,evt (niveau équivalent sur la période d'apparition de l'événement), pour la configuration d'atterrissage qui nous intéresse dans le cadre des Live Trials.

Les indicateurs événementiels SEL et LAeq,evt sont calculés sur un découpage de la durée de l'événement sonore dans le LAmax-10 dB, ou dans la plage disponible si cette dernière est inférieure à 10 dB.

TRAITEMENT SPECIFIQUE LIVE TRIALS

Les Live Trials concernent exclusivement les atterrissages en configuration « face à l'ouest » c'est-à-dire par vent provenant de l'ouest. Un traitement spécifique a donc été réalisé sur atterrissages face à l'ouest. Les données du doublet nord, exploitées par la DGAC, permettront de déterminer, pour des familles d'avions, l'impact acoustique moyen des descentes douces en procédure PBN par rapport aux descentes classiques par paliers.

Regroupement des avions par familles

Les avions représentant les trois quarts de la flotte ont été regroupés en huit familles comme l'indique le tableau ci-après. Ce dernier indique également la proportion d'événements sonores détectés, en atterrissages, pour chaque famille. Au total ces huit familles représentent 76,6% du nombre total d'événements sonores aériens détectés et associés à des atterrissages face à l'ouest vers Paris-CDG.

Famille	Type Avion	% nb total arrivées
A320s	A318	7.60%
	A319	10.10%
	A320	9.50%
	A321	1.50%
	A20N	0.60%
	A21N	1.10%
TOTAL		30.40%
A330s	A332	4.20%
	A333	1.20%
	A339	0.50%
TOTAL		5.90%
A350s	A359	3.70%
	A35K	0.20%
TOTAL		3.90%
B737s	B734	5.40%
	B738	2.60%
	B733	1.00%
	B737	1.00%
	B739	0.10%
	B735	0.00%
	B38M	0.00%
TOTAL		10.10%
B777s	B77W	11.30%
	B77L	3.20%
	B772	2.60%
TOTAL		17.10%
B787s	B789	5.70%
	B78X	0.90%
	B788	0.60%
TOTAL		7.20%
E170	E170	5.70%
TOTAL		5.70%
E190s	E190	7.00%
	E195	0.40%
TOTAL		7.40%
BILAN		**76.60%**

Regroupement des survols par familles d'avions

Les avions non associés ont également été traités sous une catégorie « Autres ». Les fiches de résultats par site de mesure font également figurer les indicateurs acoustiques moyens et médians par type d'avion.

Résultats

Les résultats du présent rapport comprennent les indicateurs globaux classiques énergétiques et événementiels sur l'ensemble de la période de mesure : Lden et Ln (pour Lnight) pour le bruit ambiant et le bruit aérien, nombre d'événements par plages de LAmax, nombre total d'événements aériens (NE). Ces derniers sont présentés en indicateurs journaliers.

Des résultats spécifiques aux atterrissages sur le doublet majoritaire (doublet sud pour les stations

situées au sud et doublet nord pour les stations situées au nord) sont ensuite présentés par familles d'avions. Ces résultats ainsi que les résultats produits par la DGAC permettront de fournir une estimation des niveaux de bruit aérien après mise en place des descentes douces. Ces estimations feront l'objet d'un rapport global produit par la DGAC pour l'ensemble des mesures réalisées dans le cadre de la campagne Live Trials.

VALEURS DE RÉFÉRENCE

Les résultats obtenus pour les différents indicateurs de bruit aérien ont pu être comparés aux valeurs de référence existantes. Celles-ci sont de trois natures différentes : valeurs limites réglementaires, préconisations d'experts et recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Valeurs limites réglementaires

La directive européenne 2002/49/CE et sa transposition en droit français demande à ce que soient produites et publiées des cartes de bruit aux abords des grandes infrastructures et au sein des grandes agglomérations.

Ces cartes sont destinées à permettre la réalisation d'un premier diagnostic sur lequel doit se baser l'établissement d'un Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). L'article 7 de la transposition en droit français de la directive européenne (arrêté du 4 avril 2006) fixe des valeurs limites pour les différentes sources de bruit. Pour le bruit lié au trafic aérien, la valeur limite retenue est de 55 dB(A) selon l'indicateur Lden aérien, évalué pour une situation de long terme (moyenne annuelle).

Au sens de la directive européenne, une valeur limite est une valeur déterminée par l'État membre, dont le dépassement amène les autorités compétentes à envisager ou à faire appliquer des mesures de réduction du bruit ; les valeurs limites peuvent varier en fonction du type de bruit (bruit du trafic routier, ferroviaire ou aérien, bruit industriel, etc.), de l'environnement, et de la sensibilité au bruit des populations.

On notera que la valeur limite réglementaire prise par la France en application de la directive 2002/49/CE pour le bruit du trafic aérien correspond à la limite extérieure de la zone 3 des plans de gêne sonore.

La France n'a pas défini de valeur limite pour le bruit du trafic aérien sur la période nocturne, contrairement à ce qui a été pratiqué pour le bruit routier ou ferré. Toutefois, des niveaux nocturnes de bruit aérien supérieurs à 50 dB(A) peuvent être considérés comme critiques compte tenu des courbes dose-réponse fournies par l'OMS pour les troubles du sommeil liés au bruit aérien. 20% des personnes exposées à un niveau de bruit nocturne de 50 dB(A) se déclarent ainsi très perturbées dans leur sommeil.

Préconisations d'experts

Le Conseil supérieur d'hygiène publique de France (CSHPF) a par ailleurs fait des préconisations dans son avis du 6 mai 2004 relatif à la protection de la santé des personnes exposées au bruit des avions. Il recommande ainsi :

- Pour évaluer et gérer la gêne liée au bruit des infrastructures aéroportuaires, d'utiliser l'indice Lden et de ne pas dépasser, en façade des habitations, un niveau Lden de 60 dB(A), toutes sources confondues ;
- Pour évaluer et gérer la perturbation du sommeil par le bruit des infrastructures aéroportuaires, d'introduire dans la réglementation un indice événementiel, le LAmax et de respecter pendant la période 22h-6h en façade des habitations, les critères suivants :
- LAeq nocturne (22-6h) < 55 dB(A) (toutes sources confondues),
- NA70,night inférieur à 10 événements : moins de 10 événements sonores, toutes sources confondues, avec un LAmax > 70 dB(A).

Dans son rapport d'activité 2005, l'ACNUSA a également préconisé l'utilisation des indicateurs complémentaires NA62 et NA65 pour étudier la possibilité de faire bénéficier d'aides à l'insonorisation les habitants de certaines communes ou parties de communes situées hors PGS dans le cas où les valeurs de ces indicateurs dépasseraient certains seuils (NA62 > 200 événements aériens ou NA65 > 100 événements aériens par jour) sur des périodes jugées suffisamment significatives.

Recommandations de l'Organisation mondiale de la santé

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) s'appuie sur le corpus d'études épidémiologiques menées par diverses équipes de recherche pour évaluer les risques sanitaires du bruit et recommander des valeurs guide au-delà desquelles l'exposition répétée est susceptible de présenter un risque pour la santé.

Ces valeurs guides sont mises à jour régulièrement en fonction de l'avancée des connaissances et les dernières lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement ont été publiées en octobre 2018[1]. Les relations entre l'exposition au bruit environnemental et les effets sanitaires ont été actualisées et il en résulte globalement une forte réévaluation des risques encourus, notamment pour

[1] *Environmental Noise Guidelines for the European Region, WHO bureau for Europe, October 2018.*

les bruits liés aux trafics aérien et ferroviaire.

Ainsi, à partir des effets jugés prioritaires et démontrés et des relations dose-réponse établies à partir des études, l'OMS recommande fortement aux responsables politiques de mettre en œuvre des mesures adaptées, susceptibles de réduire l'exposition au bruit pour les populations soumises à des niveaux supérieurs aux valeurs suivantes :

Recommandations en dB(A)	**Lden**	**Ln**
Bruit routier	53	45
Bruit ferré	54	44
Bruit aérien	**45**	**40**

Recommandations de l'OMS pour protéger la santé des populations (source : OMS, octobre 2018)

Les recommandations de l'OMS doivent ainsi être considérées comme des objectifs à atteindre pour limiter au maximum les effets néfastes du bruit sur les populations.

RESTITUTION DES MESURES DE BRUITPARIF

Chaque site de mesure de Bruitparif a fait l'objet d'une fiche détaillée de résultats disponible en annexe.

Fiches de résultats par site

Chaque fiche de résultats contient les informations suivantes :

Page 1 - Localisation du site

Cette partie indique la localisation du site par rapport à l'ensemble des stations du dispositif. Une photographie du point de mesure et sa localisation au niveau de la commune sont également présentées.

Page 2 – Principaux indicateurs par familles d'avions pour les atterrissages

Les principaux indicateurs sont ici indiqués par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages ainsi que pour les atterrissages uniquement sur le doublet majoritaire : doublet sud (Qfu 26) pour les 8 stations situées au sud et doublet nord (Qfu 27) pour les 3 stations situées au nord. Sont indiqués par familles :

- Le nombre total de survols détectés et la proportion que ce nombre représente par rapport au nombre total de survols détectés pour l'ensemble des familles d'avions.
- Le LAmax,1s moyen et médian
- Le SEL moyen et médian
- Le LAeq,evt (dans LAmax – 10 dB) moyen et médian. Il s'agit là du niveau équivalent moyen au cours de l'événement sonore aérien.
- L'altitude moyenne et médiane en mètres.
- La distance oblique moyenne et médiane en mètres.
- L'angle d'élévation moyen et médian en degrés. Il s'agit de l'angle formé par le survol et l'horizon.

Page 3 et 4 - Indicateurs énergétiques et événementiels sur la période de mesure

Les figures de la page 3 concerne la période complète de 24 heures, la page 4 concerne la période nocturne comprise entre 22h et 6h.

En pages 3 et 4, les indicateurs énergétiques sont présentés pour le bruit ambiant incluant l'ensemble des bruits (toutes sources sonores confondues) et pour le bruit généré par le trafic aérien (bruit aérien). Le taux de données disponibles après exclusion des périodes perturbées est également indiqué.

Pour le calcul des indicateurs journaliers par période réglementaire (jour/soir/nuit) ainsi que pour l'indicateur Lden, ne sont prises en compte que les journées présentant au moins 80% de données disponibles.

L'indicateur « % bruit aérien » correspond à la contribution du bruit aérien dans le bruit ambiant.

Ces indicateurs sont présentés par jour pour le Lden et le Ln (graphique de gauche), ainsi qu'en moyenne sur l'ensemble de la période de mesure par configuration (tableau avec valeurs pour tous mouvements confondus, décollage et atterrissage).

Les indicateurs événementiels associés au nombre d'événements aériens détectés par jour. Les figures présentent le nombre total d'événements (NE) les nombres d'événements aériens par plage de niveau LAmax (NA55, NA62, NA65, NA70) pour les journées complètes (24h) et pour les seules périodes nocturnes (nuits).

Un tableau de synthèse présente les valeurs moyennes sur la totalité de la période de mesure.

Page 5 – Correspondances entre indicateurs de bruit et conditions de survol

Cette page présente les indicateurs événementiels LAmax, SEL et LAeq,evt en fonction de la distance oblique (ou distance 3D), de l'altitude et de l'angle d'élévation. Ces figures permettent d'observer si une tendance d'évolution se dégage de chaque paramètre de survol.

Page 6 – Distribution des conditions de survol et des indicateurs événementiels

Cette page présente les distributions des conditions

de survol (distance oblique, altitude et angle d'élévation) et les distributions par plages de 5 dB des indicateurs LAmax, SEL et LAeq,evt par familles d'avions sur l'ensemble des événements aériens disponibles en atterrissages.

Pages 7 à 10 – Distribution des indicateurs événementiels par familles d'avions

Ces pages présentent les distributions des indicateurs événementiels LAmax, SEL et LAeq,evt par plages de 1 dB(A) et pour chaque famille d'avion. La page 10 correspond au tableau de ces différentes distributions.

Pages 11 et 12 – Statistiques sur les indicateurs événementiels par avion

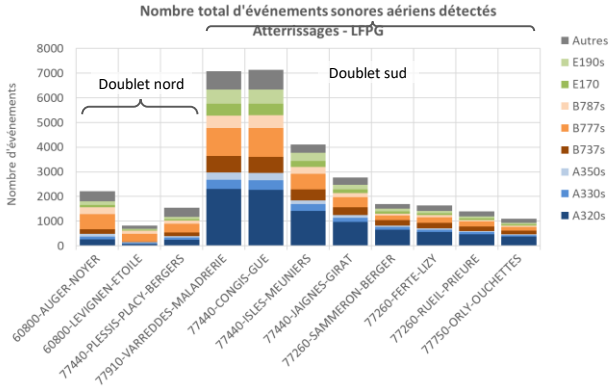
Ces dernières pages présentent les moyennes et médianes des principaux indicateurs et conditions de survol par avion, pour l'ensemble des atterrissages et pour les atterrissages sur le doublet majoritaire. Les valeurs sont présentées par niveau LAmax moyen décroissant.

Les codes OACI peuvent facilement être retrouvés sur internet dans n'importe quel moteur de recherche en tapant par exemple OACI et le code de l'avion.

PARTIE 2
RÉSULTATS DE SYNTHESE

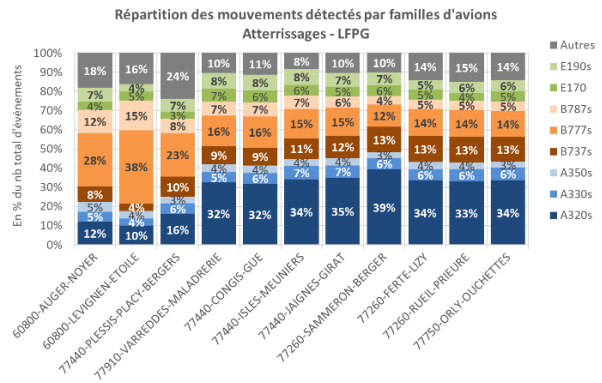
NOMBRE DE MOUVEMENTS EN ATTERRISSAGES

L'expérimentation Live Trials concerne uniquement les atterrissages vers Paris-CDG en configuration d'atterrissages face à l'ouest vers le double nord. Les résultats présentés ci-après concerne exclusivement cette configuration. La figure ci-dessous indique le nombre total de mouvements en atterrissages sur l'ensemble de la période de mesure et pour chaque site de mesure.

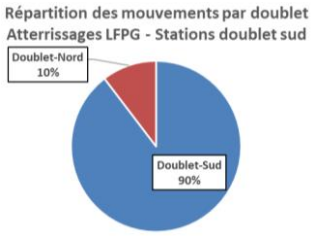


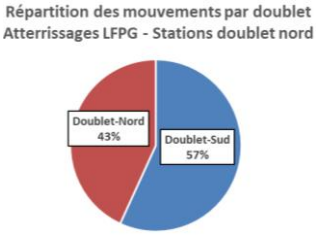
Des écarts très significatifs peuvent être observés sur les nombres de mouvements détectés entre les différents sites. Les sites de Varreddes et de Congis présentent un nombre considérablement plus élevé de mouvements que les autres sites. Ceci s'explique par la position de ces points, en aval du point de convergence des différentes trajectoires : arrivées par le sud-est, par l'est et par le sud-ouest. Ainsi plus de 7000 mouvements ont été détectés en atterrissages sur Varreddes et Congis, 4000 sur Isles et moins de 3000 mouvements sur les autres sites.

Sur les stations du doublet-sud, on observe à ce stade une part importante du nombre de vols représentés par la famille A320s comme le montre la figure ci-dessous. Sur Varreddes et Congis-sur-Théorouanne, on observe également une part importante des avions de la famille B777s.

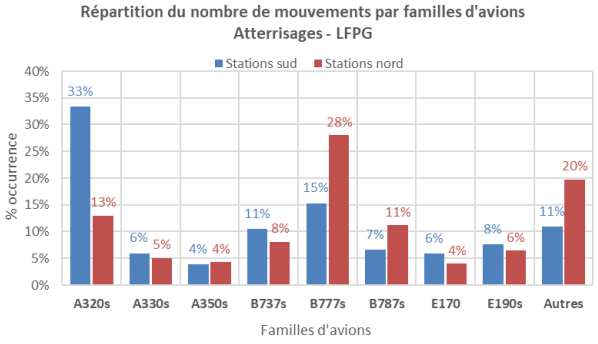


Les atterrissages peuvent s'effectuer sur l'un ou l'autre des doublets avec un doublet privilégié et majoritaire : doublet nord pour les avions arrivant par le nord et doublet sud pour les avions arrivant par le sud. Les figures ci-après présentent la répartition d'utilisation des deux doublets en fonction de la localisation des stations.





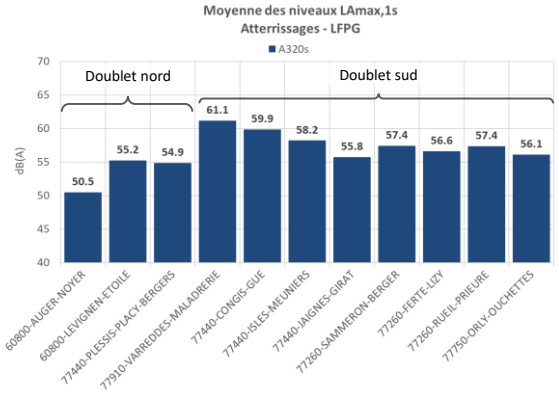
Au niveau des stations situées au sud, les mouvements en atterrissages sont pour 90% d'entre eux à destination du doublet sud et à 10% à destination du doublet nord. En revanche pour les stations situées au nord, seulement 43% des vols en atterrissage étaient à destination du doublet nord pour 57% des vols à destination du doublet sud. Des vols en provenance du nord ont été dirigés vers le doublet sud, en raison d'une exploitation inhabituelle de l'aéroport (Covid-19). Enfin, la figure ci-dessous présente la répartition du nombre de mouvements détectés par familles d'avions, pour les stations nord et les stations sud.

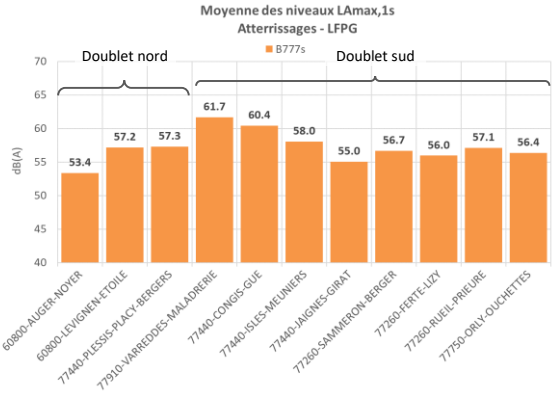


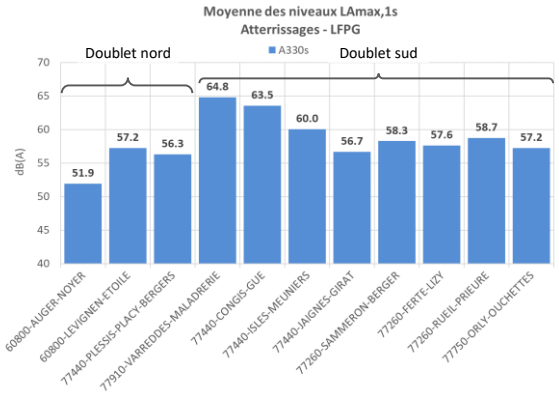
Au niveau des huit stations sud, les avions les plus représentés (hors avions « Autres ») sont ceux des familles A320s, puis les B777s et B737s. Au niveau des trois stations nord, les avions les plus représentés sont les B777s puis les A320s et les B787s. Les stations nord sont donc plus exposées à des avions de type long courrier.

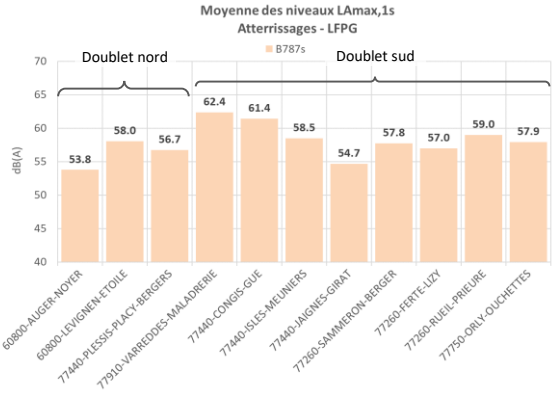
LAMAX DES ATTERRISSAGES PAR FAMILLES D'AVIONS

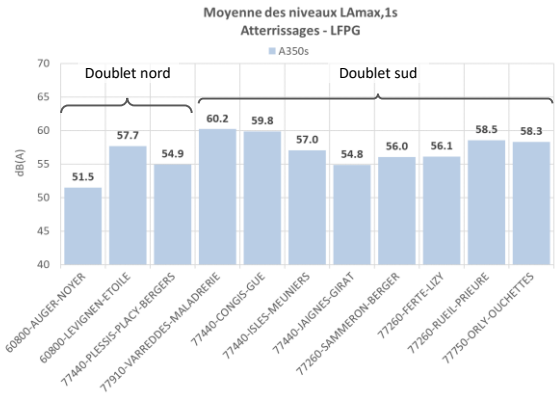
Les figures ci-dessous représentent la moyenne des niveaux LAmax,1s pour chaque famille d'avions **sans distinction du doublet d'arrivée**.

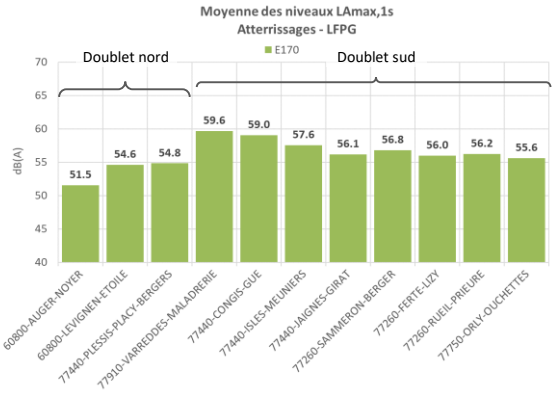


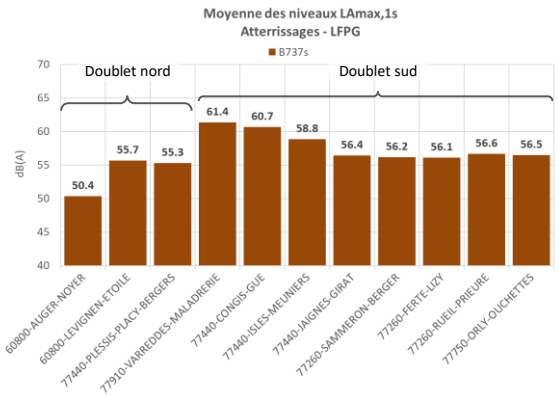


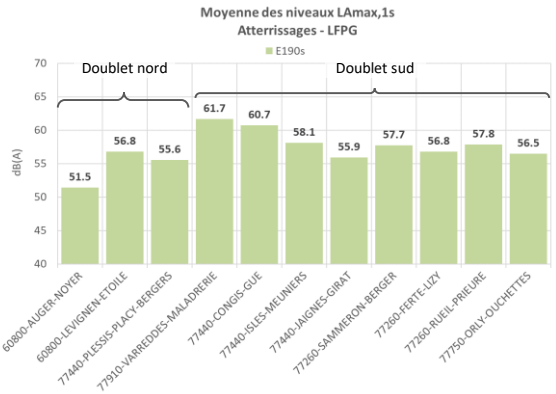












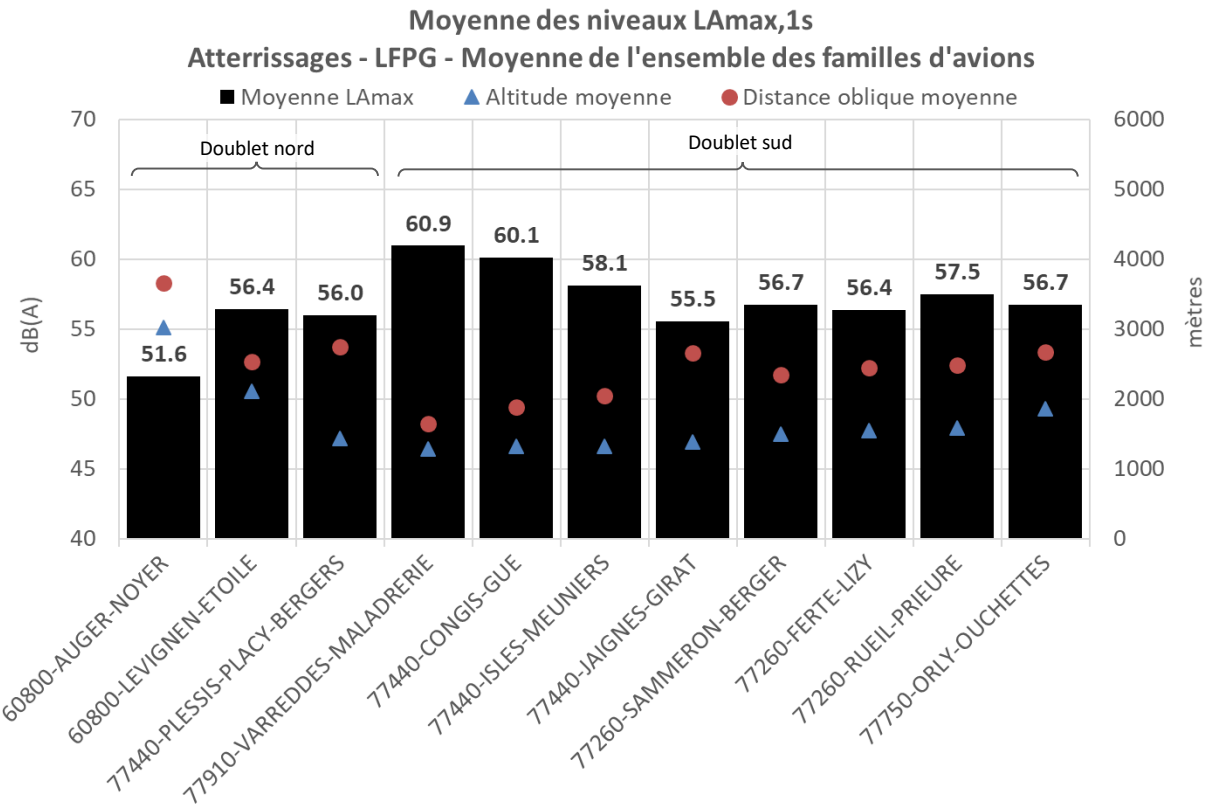
Les avions les plus bruyants sont de la famille A330s, ils ont représenté de l'ordre de 5 à 6% des vols en atterrissages lors de l'expérimentation.

La figure ci-dessous présente, pour chaque site de mesure, la moyenne des LAmax,1s sur l'ensemble des familles d'avions, y compris les avions « autres » ainsi que l'altitude et la distance oblique moyenne des survols.

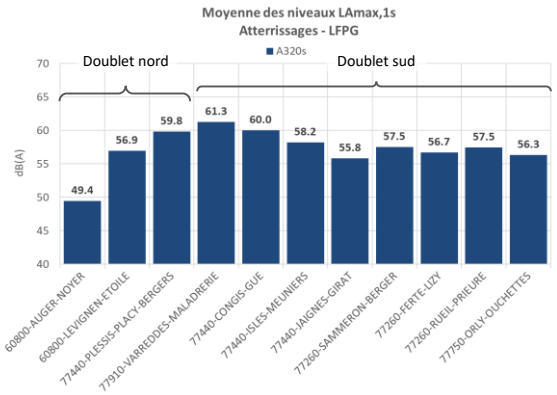
Les sites sont classés selon leur situation géographique et de la distance les séparant de l'aéroport Paris-CDG.

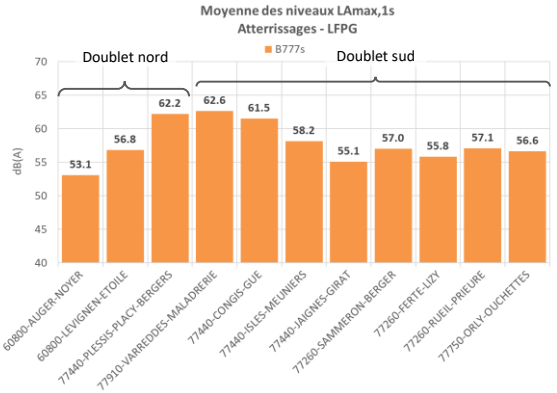
Au niveau du doublet-sud, on observe que le LAmax moyen, toutes familles d'avions confondues, est plus important sur des sites plus éloignés de l'aéroport. Ainsi le LAmax moyen à Orly sur Morin, point situé à environ 50 km de Paris CDG, est équivalent à celui de Sammeron situé à environ 38 km de Paris-CDG. Les distances obliques séparant les survols des récepteurs sont assez proches, respectivement 2350 et 2660 mètres.

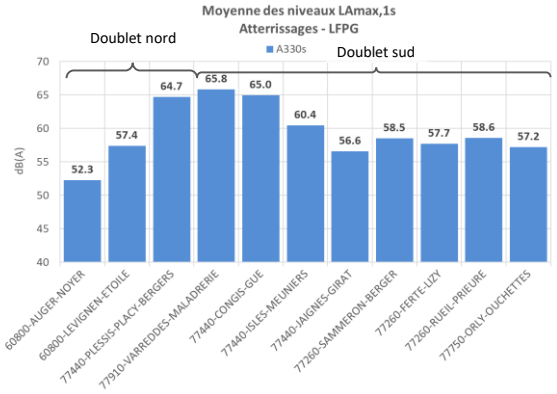
Arrivées sur les deux doublets (nord et sud)

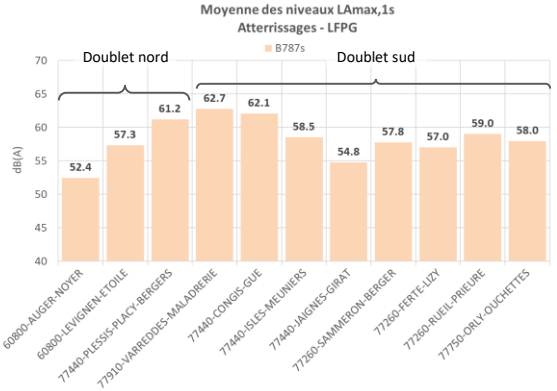


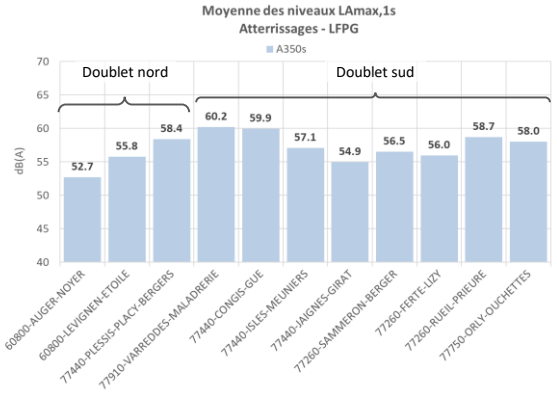
Les figures ci-dessous représentent la moyenne des niveaux LAmax,1s pour chaque famille d'avions par site de mesure, **pour le doublet majoritaire d'arrivée**.

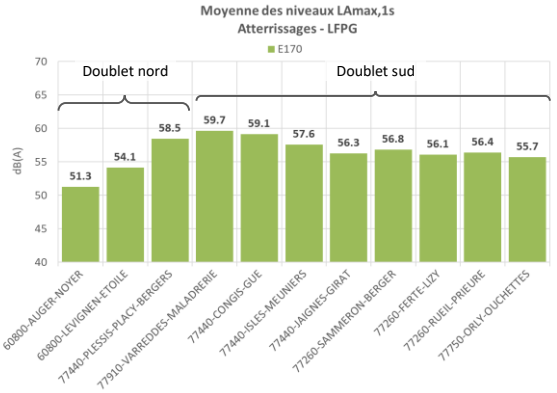


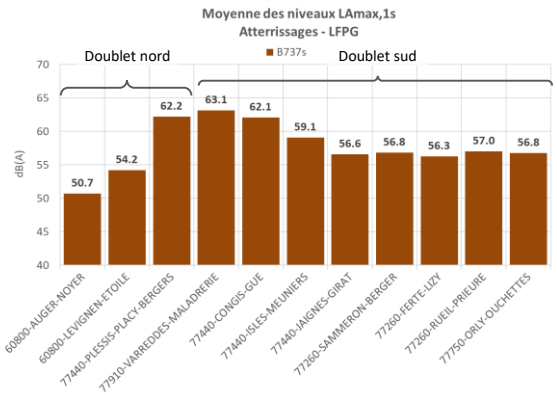


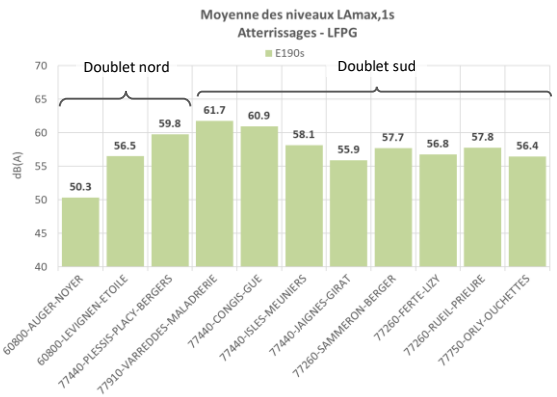












En considérant uniquement le doublet majoritaire comme doublet de destination (doublet nord pour les stations nord et doublet sud pour les stations du sud); les avions les plus bruyants restent ceux de la famille A330s.

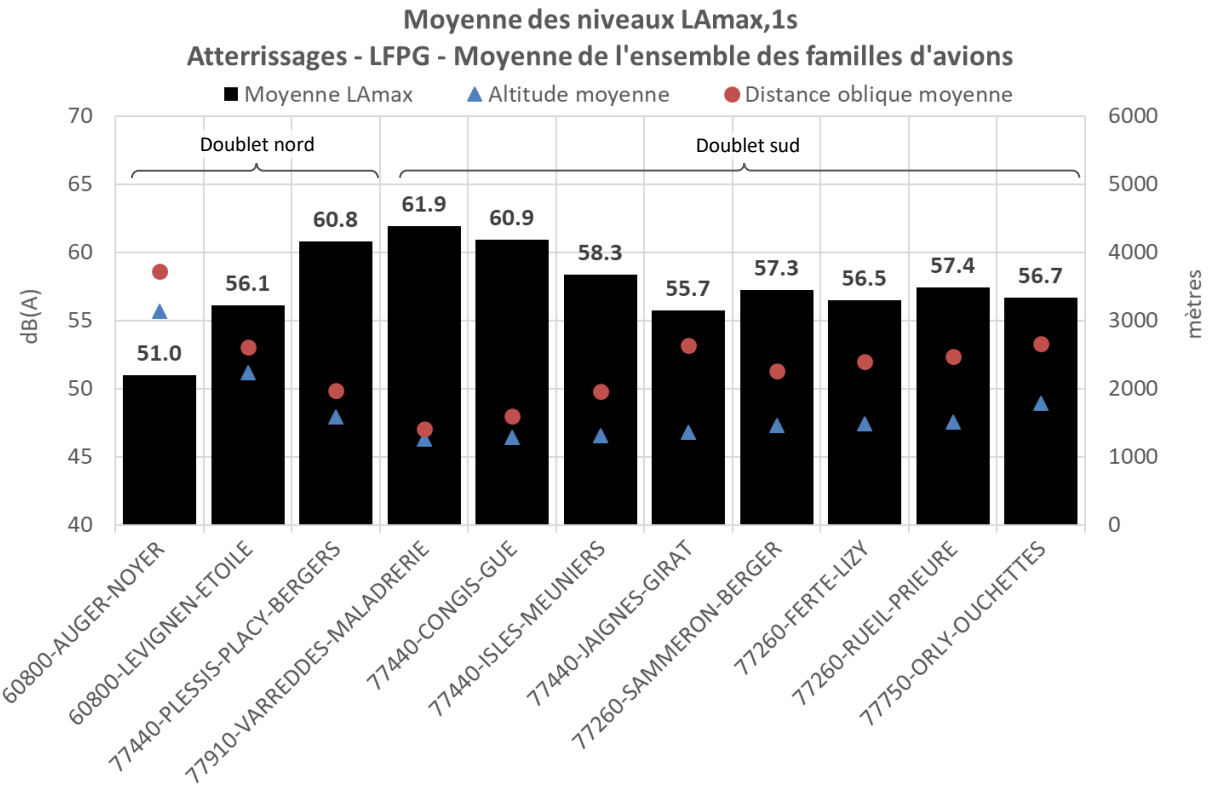
La figure ci-dessous présente, pour chaque site de mesure, la moyenne des LAmax,1s sur l'ensemble des familles d'avions, y compris les avions « autres » ainsi que l'altitude et la distance oblique moyenne des survols, uniquement pour les avions à destination du doublet majoritaire.

Les sites sont classés selon leur situation géographique et de la distance les séparant de l'aéroport Paris-CDG.

Il y a peu de différence, moins de 1 dB(A), entre le LAmax moyen calculé uniquement pour les survols à destination du doublet préférentiel (doublet nord pour les stations nord et doublet sud pour les stations sud) et le LAmax moyen calculé pour les survols à destination des deux doublets.

Seul le site du Plessis-Placy présente une différence nette, selon que le LAmax est calculé pour les arrivées sur les deux doublets ou uniquement sur le doublet nord. Cette différence est de 4,8 dB(A), elle s'explique, d'une part par le fait que les arrivées sont sensiblement du même nombre sur le doublet nord et le doublet sud, mais que les arrivées vers le doublet sud, plus éloigné, se font en moyenne à une distance oblique supérieure d'environ 770 mètres à celle des avions atterrissant sur le doublet nord.

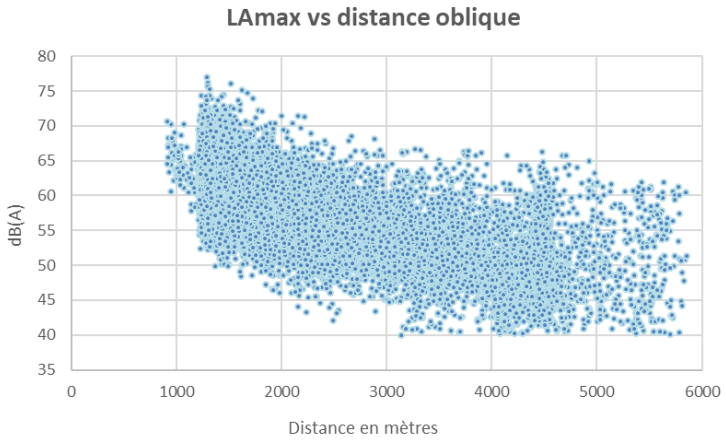
Arrivées sur un seul doublet (nord pour les stations Nord et sud pour les stations Sud)



NIVEAUX SONORES EN FONCTION DES CONDITIONS DE SURVOL

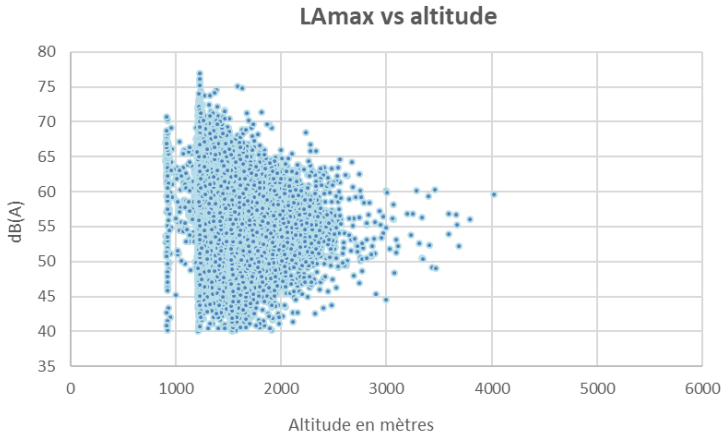
Stations doublet sud

Les figures suivantes représentent les indicateurs acoustiques événementiels LAmax en fonction de la distance oblique séparant l'avion du récepteur, l'altitude et l'angle d'élévation du survol. Ces paramètres sont déterminés à l'instant du LAmax de l'événement sonore aérien. Seuls les atterrissages vers Paris-CDG sur le doublet sud (Qfu 26) sont représentés.



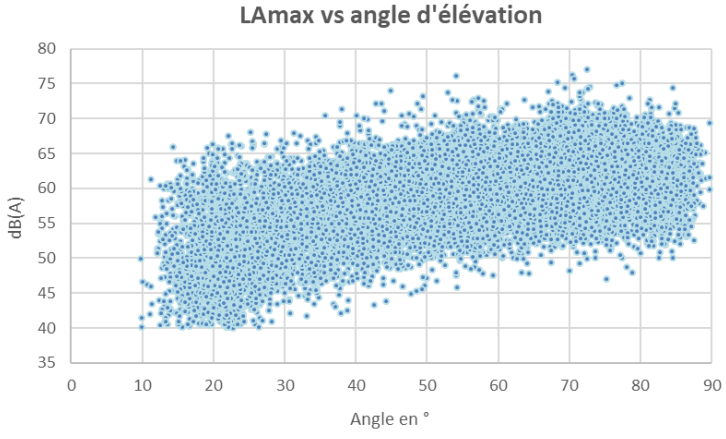
Assez logiquement, les niveaux LAmax suivent globalement une décroissance en fonction de la distance oblique séparant l'avion du récepteur. Cette décroissance est de l'ordre de 7 dB(A) par doublement de distance.

La dispersion des valeurs en LAmax pour une même distance est importante, de plus de 20 dB(A). Cette dispersion est due à la puissance acoustique générée par les avions eux-mêmes et aux variations de propagation du son entre l'avion et le récepteur.



Les valeurs en LAmax sont peu corrélées aux altitudes. Cela semble indiquer que ce sont d'autres facteurs ou d'autres combinaisons de facteurs qui déterminent le LAmax.

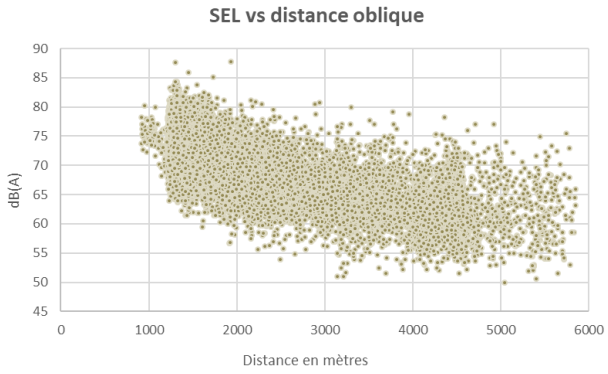
Le LAmax présente une très forte variabilité pour une même altitude. Cette dispersion peut atteindre jusqu'à 35 dB(A).

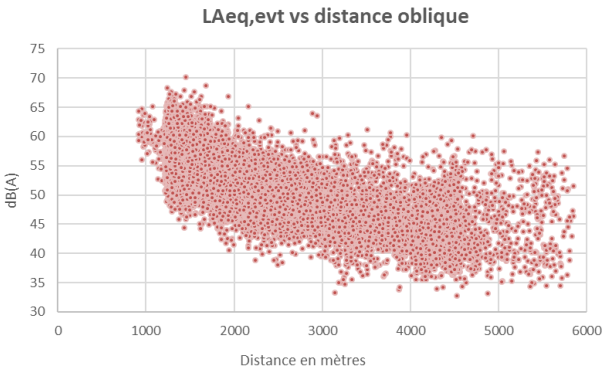


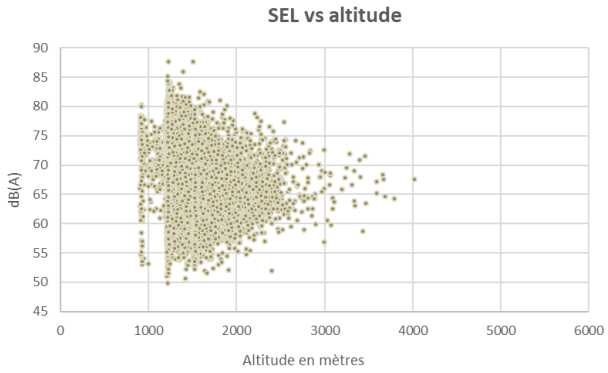
Les LAmax semblent suivre une tendance de croissance avec l'augmentation de l'angle d'élévation (90° correspondant à un survol à la verticale du récepteur). Cette tendance d'évolution est de l'ordre de 5 à 6 dB(A) à chaque doublement de l'angle d'élévation.

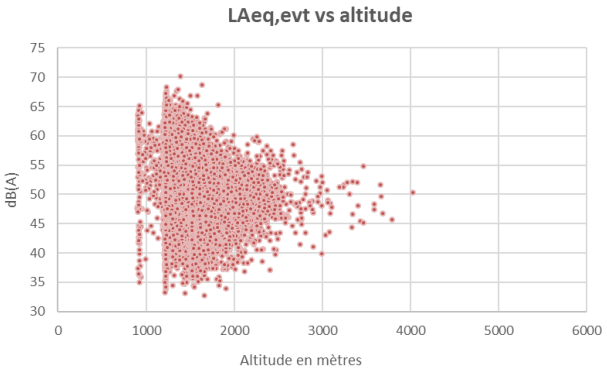
Là encore on observe une forte dispersion des valeurs en LAmax pour une même valeur d'angle, pouvant atteindre de l'ordre de 20 dB(A).

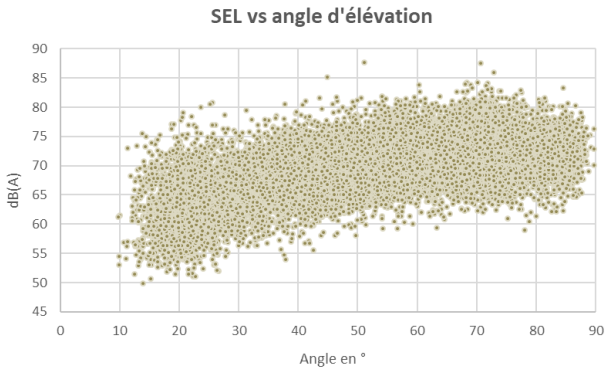
Les mêmes figures sont présentées ci-dessous pour les indicateurs SEL et LAeq,evt. Les tendances d'évolution sont les mêmes que pour l'indicateur LAmax.

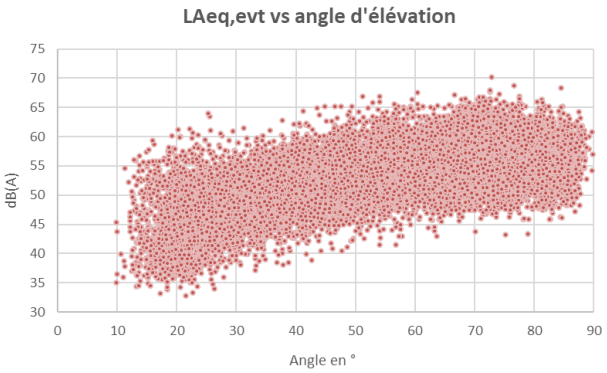






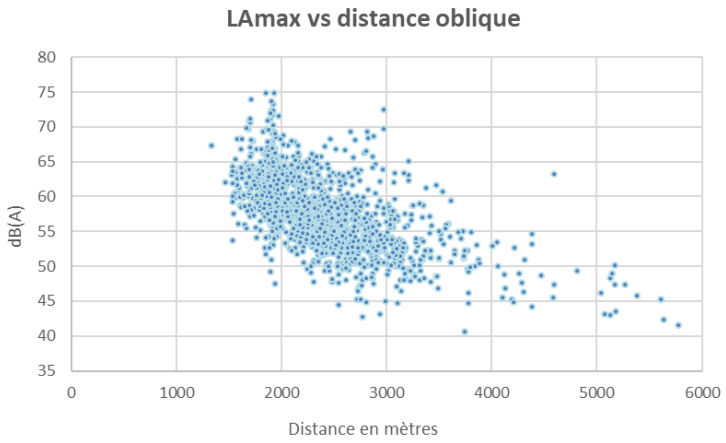






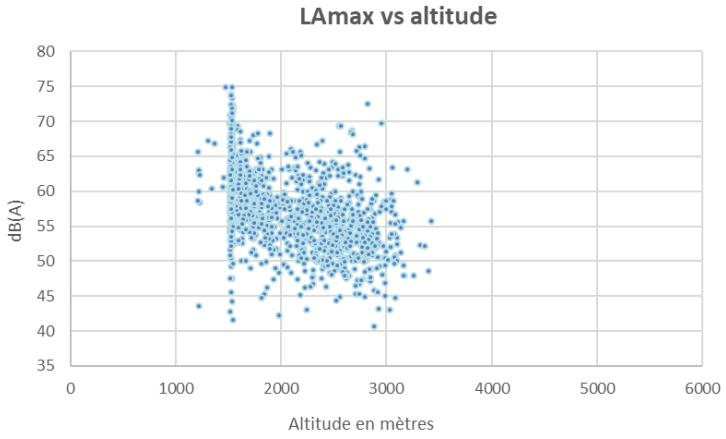
Stations doublet nord

Les figures suivantes représentent les indicateurs acoustiques événementiels LAmax en fonction de la distance oblique séparant l'avion du récepteur, l'altitude et l'angle d'élévation du survol. Ces paramètres sont déterminés à l'instant du LAmax de l'événement sonore aérien. Seuls les atterrissages vers Paris-CDG sur le doublet nord (Qfu 27) sont représentés.



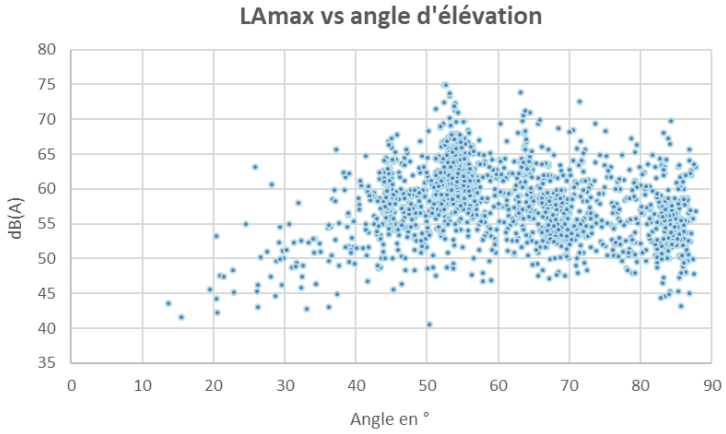
Les niveaux LAmax semblent suivre une décroissance en fonction de la distance oblique séparant l'avion du récepteur. Cette décroissance est de l'ordre de 10 dB(A) par doublement de distance.

La dispersion des valeurs en LAmax pour une même distance est importante, de plus de 20 dB(A). Cette dispersion est due à la puissance acoustique générée par les avions eux-mêmes et aux variations de propagation du son entre l'avion et le récepteur.



Les valeurs en LAmax sont peu corrélées aux altitudes. Cela semble indiquer que ce sont d'autres facteurs ou d'autres combinaisons de facteurs qui déterminent le LAmax.

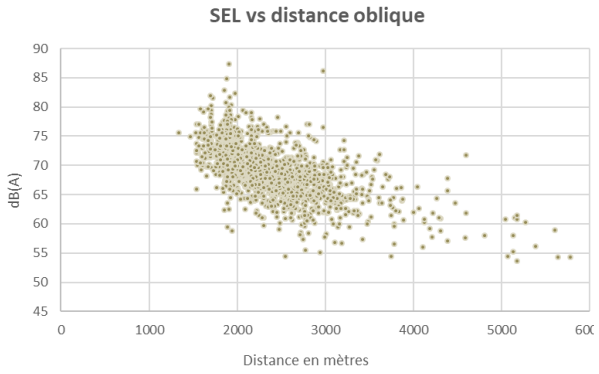
Le LAmax présente une très forte variabilité pour une même altitude. Cette dispersion peut atteindre jusqu'à 30 dB(A).

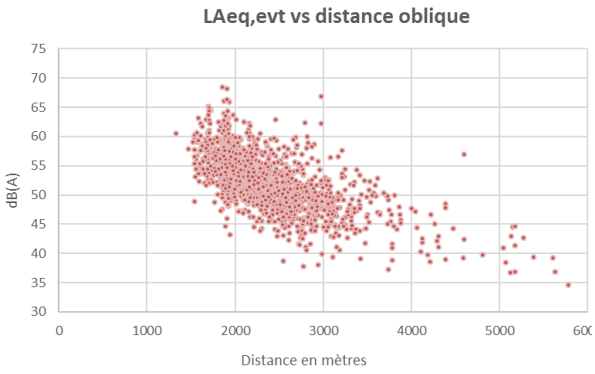


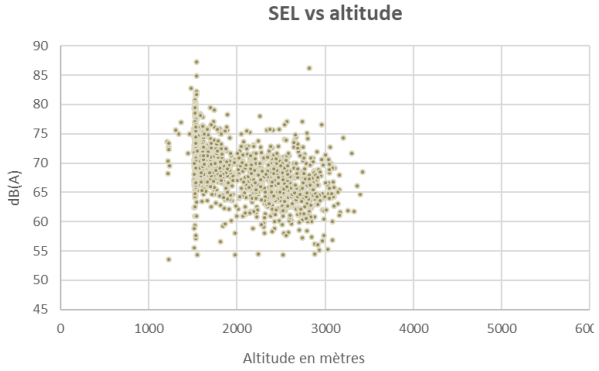
Il ne semble pas y avoir de tendance nette liant l'angle d'élévation au LAmax.

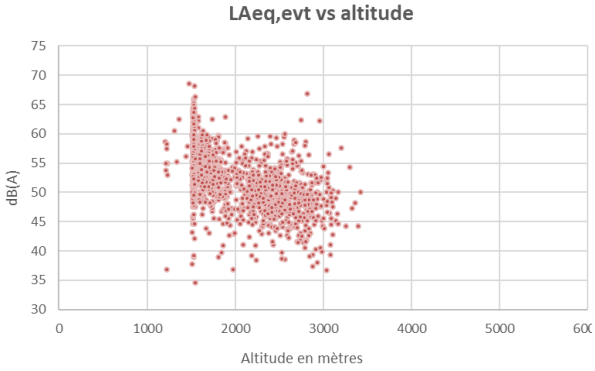
Là encore on observe une forte dispersion des valeurs en LAmax pour une même valeur d'angle, pouvant atteindre de l'ordre de 20 dB(A).

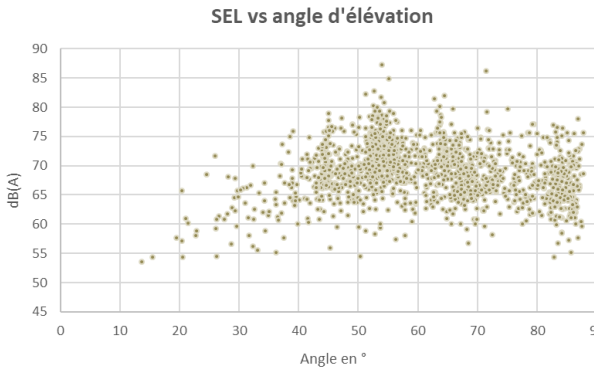
Les mêmes figures sont présentées ci-dessous pour les indicateurs SEL et LAeq,evt. Les tendances d'évolution sont les mêmes que pour l'indicateur LAmax.

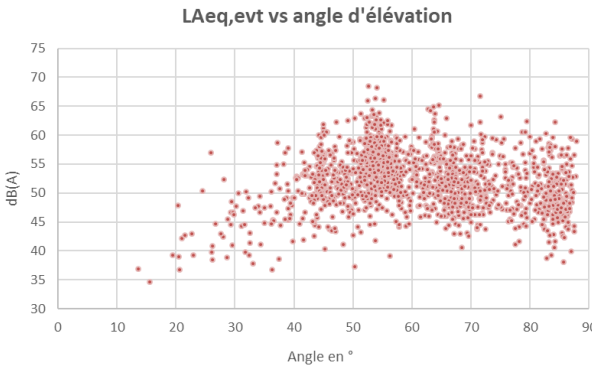












/ 25

BILAN POUR LES PRINCIPAUX INDICATEURS EN ATTERRISSAGES

Résultats pour l'ensemble des atterrissages

Familles d'avions	NOMBRE D'EVENEMENTS SONORES AERIENS											MOYENNE DES LAMAX (dBA)										MOYENNE DISTANCE OBLIQUE (m)										MOYENNE ALTITUDE (m)										MOYENNE ANGLE D'ELEVATION (°)									
	Nord			Sud								Nord			Sud							Nord			Sud							Nord			Sud							Nord			Sud						
	60800-AUGER-NOYER	60800-LEVIGNEN-ETOILE	77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS	77910-VARREDDES-MALADRERIE	77440-CONGIS-GUE	77440-ISLES-MEUNIERS	77440-JAIGNES-GIRAT	77260-SAMMERON-BERGER	77260-FERTE-LIZY	77260-RUEIL-PRIEURE	77750-ORLY-OUCHETTES	60800-AUGER-NOYER	60800-LEVIGNEN-ETOILE	77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS	77910-VARREDDES-MALADRERIE	77440-CONGIS-GUE	77440-ISLES-MEUNIERS	77440-JAIGNES-GIRAT	77260-SAMMERON-BERGER	77260-FERTE-LIZY	77260-RUEIL-PRIEURE	77750-ORLY-OUCHETTES	60800-AUGER-NOYER	60800-LEVIGNEN-ETOILE	77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS	77910-VARREDDES-MALADRERIE	77440-CONGIS-GUE	77440-ISLES-MEUNIERS	77440-JAIGNES-GIRAT	77260-SAMMERON-BERGER	77260-FERTE-LIZY	77260-RUEIL-PRIEURE	77750-ORLY-OUCHETTES	60800-AUGER-NOYER	60800-LEVIGNEN-ETOILE	77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS	77910-VARREDDES-MALADRERIE	77440-CONGIS-GUE	77440-ISLES-MEUNIERS	77440-JAIGNES-GIRAT	77260-SAMMERON-BERGER	77260-FERTE-LIZY	77260-RUEIL-PRIEURE	77750-ORLY-OUCHETTES	60800-AUGER-NOYER	60800-LEVIGNEN-ETOILE	77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS	77910-VARREDDES-MALADRERIE	77440-CONGIS-GUE	77440-ISLES-MEUNIERS	77440-JAIGNES-GIRAT	77260-SAMMERON-BERGER	77260-FERTE-LIZY	77260-RUEIL-PRIEURE	77750-ORLY-OUCHETTES
A320s	267	81	247	2300	2270	1407	963	660	551	466	368	50.5	55.2	54.9	61.1	59.9	58.2	55.8	57.4	56.6	57.4	56.1	3711	2543	2860	1419	1635	1856	2498	2084	2343	2482	2651	3080	2078	1381	1244	1272	1280	1351	1466	1513	1548	1849	61	62	38	67	61	49	41	53	50	49	53
A330s	113	32	88	386	398	282	181	104	95	87	71	51.9	57.2	56.3	64.8	63.5	60.0	56.7	58.3	57.6	58.7	57.2	3586	2386	3224	1615	1875	2147	2760	2387	2569	2602	2774	2913	2006	1362	1262	1291	1297	1352	1493	1562	1586	1857	61	61	34	62	57	42	37	49	46	47	50
A350s	111	31	53	288	284	154	109	51	61	51	37	51.5	57.7	54.9	60.2	59.8	57.0	54.8	56.0	56.1	58.5	58.3	3834	2553	2716	1452	1655	1963	2681	2250	2388	2372	2484	3099	2200	1438	1271	1322	1357	1433	1566	1560	1643	1932	59	65	41	65	61	48	42	51	50	52	60
B737s	178	32	162	664	656	436	318	221	218	184	138	50.4	55.7	55.3	61.4	60.7	58.8	56.4	56.2	56.1	56.6	56.5	4073	2624	3041	1722	1900	2018	2573	2657	2673	2610	2731	3307	2091	1481	1298	1337	1342	1420	1543	1589	1606	1886	57	60	39	62	58	48	43	45	46	48	51
B777s	617	315	350	1131	1169	632	406	196	234	200	149	53.4	57.2	57.3	61.7	60.4	58.0	55.0	56.7	56.0	57.1	56.4	3297	2553	2546	1645	1964	2110	2790	2511	2590	2525	2656	2824	2171	1447	1276	1315	1322	1402	1523	1584	1618	1895	67	64	44	62	55	44	39	47	46	50	55
B787s	269	127	117	513	528	290	161	75	79	64	55	53.8	58.0	56.7	62.4	61.4	58.5	54.7	57.8	57.0	59.0	57.9	3328	2496	2716	1521	1844	2071	2821	2161	2338	2334	2363	2817	2145	1423	1265	1303	1306	1360	1412	1470	1496	1697	66	64	43	63	57	43	36	50	47	50	55
E170	93	39	54	474	452	230	141	96	84	61	58	51.5	54.6	54.8	59.6	59.0	57.6	56.1	56.8	56.0	56.2	55.6	3422	2583	2453	1393	1557	1780	2288	1952	2132	2371	2935	2874	2086	1350	1240	1264	1264	1318	1391	1479	1489	1741	64	61	43	66	63	51	45	55	52	49	49
E190s	160	31	106	590	579	336	196	112	85	79	64	51.5	56.8	55.6	61.7	60.7	58.1	55.9	57.7	56.8	57.8	56.5	3833	2383	2728	1451	1662	1929	2590	2077	2225	2431	2745	3134	2066	1403	1249	1281	1283	1332	1464	1461	1491	1814	59	63	40	65	60	46	39	53	49	49	52
Autres	401	134	370	741	809	346	289	171	229	212	154	49.8	55.1	58.2	55.6	55.2	56.4	54.3	53.4	55.2	55.6	56.2	3849	2704	2367	2611	2849	2509	2868	3080	2702	2573	2662	3115	2138	1565	1392	1444	1403	1515	1646	1701	1739	2008	59	59	48	48	42	41	40	40	47	52	57
MOYENNE POND.	**2209**	**822**	**1547**	**7087**	**7145**	**4113**	**2764**	**1686**	**1636**	**1404**	**1094**	**51.8**	**56.6**	**56.5**	**60.9**	**59.8**	**58.2**	**55.6**	**56.8**	**56.3**	**57.1**	**56.4**	**3654**	**2535**	**2737**	**1638**	**1874**	**2042**	**2651**	**2345**	**2439**	**2477**	**2665**	**3029**	**2110**	**1426**	**1287**	**1324**	**1320**	**1389**	**1510**	**1551**	**1581**	**1853**	**61**	**62**	**41**	**62**	**57**	**46**	**40**	**49**	**48**	**50**	**53**

Résultats pour les atterrissages vers le doublet majoritaire (arrivées vers doublet nord pour les stations nord et doublet sud pour les stations sud)

Familles d'avions	NOMBRE D'EVENEMENTS SONORES AERIENS											MOYENNE DES LAMAX (dBA)										MOYENNE DISTANCE OBLIQUE (m)										MOYENNE ALTITUDE (m)										MOYENNE ANGLE D'ELEVATION (°)									
	Nord			Sud								Nord			Sud							Nord			Sud							Nord			Sud							Nord			Sud						
	60800-AUGER-NOYER	60800-LEVIGNEN-ETOILE	77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS	77910-VARREDDES-MALADRERIE	77440-CONGIS-GUE	77440-ISLES-MEUNIERS	77440-JAIGNES-GIRAT	77260-SAMMERON-BERGER	77260-FERTE-LIZY	77260-RUEIL-PRIEURE	77750-ORLY-OUCHETTES	60800-AUGER-NOYER	60800-LEVIGNEN-ETOILE	77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS	77910-VARREDDES-MALADRERIE	77440-CONGIS-GUE	77440-ISLES-MEUNIERS	77440-JAIGNES-GIRAT	77260-SAMMERON-BERGER	77260-FERTE-LIZY	77260-RUEIL-PRIEURE	77750-ORLY-OUCHETTES	60800-AUGER-NOYER	60800-LEVIGNEN-ETOILE	77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS	77910-VARREDDES-MALADRERIE	77440-CONGIS-GUE	77440-ISLES-MEUNIERS	77440-JAIGNES-GIRAT	77260-SAMMERON-BERGER	77260-FERTE-LIZY	77260-RUEIL-PRIEURE	77750-ORLY-OUCHETTES	60800-AUGER-NOYER	60800-LEVIGNEN-ETOILE	77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS	77910-VARREDDES-MALADRERIE	77440-CONGIS-GUE	77440-ISLES-MEUNIERS	77440-JAIGNES-GIRAT	77260-SAMMERON-BERGER	77260-FERTE-LIZY	77260-RUEIL-PRIEURE	77750-ORLY-OUCHETTES	60800-AUGER-NOYER	60800-LEVIGNEN-ETOILE	77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS	77910-VARREDDES-MALADRERIE	77440-CONGIS-GUE	77440-ISLES-MEUNIERS	77440-JAIGNES-GIRAT	77260-SAMMERON-BERGER	77260-FERTE-LIZY	77260-RUEIL-PRIEURE	77750-ORLY-OUCHETTES
A320s	107	15	77	2264	2214	1394	912	642	502	420	333	49.4	56.9	59.8	61.3	60.0	58.2	55.8	57.5	56.7	57.5	56.3	4037	2542	1962	1376	1573	1847	2495	2062	2323	2504	2633	3339	2277	1547	1240	1266	1278	1334	1460	1473	1507	1801	58	67	54	67	61	49	41	53	49	47	52
A330s	25	11	31	358	351	267	164	99	76	67	58	52.3	57.4	64.7	65.8	65.0	60.4	56.6	58.5	57.7	58.6	57.2	3514	2375	1959	1397	1537	2004	2758	2304	2544	2673	2868	2955	2148	1542	1240	1258	1277	1327	1481	1504	1518	1817	62	67	53	65	62	44	36	50	45	43	46
A350s	34	11	17	287	277	153	103	46	56	46	35	52.7	55.8	58.4	60.2	59.9	57.1	54.9	56.5	56.0	58.7	58.0	3714	2559	1995	1441	1584	1948	2691	2157	2385	2377	2507	3134	2324	1612	1270	1315	1355	1413	1553	1544	1612	1925	62	68	55	65	62	48	41	53	50	51	59
B737s	67	15	57	591	583	418	289	199	192	158	117	50.7	54.2	62.2	63.1	62.1	59.1	56.6	56.8	56.3	57.0	56.8	4109	2973	2039	1418	1633	1965	2571	2549	2654	2576	2721	3291	2118	1620	1267	1304	1330	1386	1495	1520	1539	1819	56	55	55	66	62	48	42	46	44	47	49
B777s	249	143	153	1043	1031	610	365	176	191	153	107	53.1	56.8	62.2	62.6	61.5	58.2	55.1	57.0	55.8	57.1	56.6	3274	2561	1956	1414	1642	2040	2790	2410	2591	2562	2648	2877	2249	1576	1253	1283	1312	1371	1492	1522	1548	1801	68	65	55	65	59	45	38	48	45	47	52
B787s	78	37	34	495	486	289	157	75	75	60	51	52.4	57.3	61.2	62.7	62.1	58.5	54.8	57.8	57.0	59.0	58.0	3513	2641	1867	1414	1622	2059	2825	2161	2336	2359	2375	3033	2335	1584	1252	1276	1305	1350	1412	1446	1468	1658	65	65	60	65	60	43	36	50	47	48	53
E170	32	10	18	471	445	230	137	93	80	58	56	51.3	54.1	58.5	59.7	59.1	57.6	56.3	56.8	56.1	56.4	55.7	3604	2521	1914	1373	1513	1780	2279	1946	2091	2339	2926	3034	2227	1575	1238	1252	1264	1307	1382	1443	1434	1718	61	66	57	66	63	51	45	55	52	49	48
E190s	42	6	37	581	562	334	193	110	82	76	63	50.3	56.5	59.8	61.7	60.9	58.1	55.9	57.7	56.8	57.8	56.4	3927	2503	1969	1403	1580	1908	2575	2070	2224	2442	2763	3286	2235	1605	1245	1271	1280	1329	1462	1452	1482	1818	60	66	56	66	61	47	39	53	48	49	51
Autres	280	98	291	414	410	249	156	79	89	68	56	49.2	55.0	60.0	61.8	60.6	57.7	54.9	55.3	56.4	55.8	57.4	3879	2816	2071	1419	1683	2115	2793	2684	2432	2422	2482	3130	2196	1600	1276	1311	1329	1370	1442	1433	1437	1725	59	58	53	67	59	44	38	41	46	44	52
MOYENNE POND.	**914**	**346**	**715**	**6504**	**6359**	**3944**	**2476**	**1519**	**1343**	**1106**	**876**	**51.0**	**56.1**	**60.8**	**61.9**	**60.9**	**58.3**	**55.7**	**57.3**	**56.5**	**57.4**	**56.7**	**3725**	**2608**	**1970**	**1406**	**1596**	**1963**	**2641**	**2259**	**2398**	**2473**	**2656**	**3130**	**2233**	**1585**	**1254**	**1282**	**1304**	**1355**	**1465**	**1484**	**1506**	**1788**	**61**	**64**	**55**	**66**	**61**	**47**	**40**	**50**	**47**	**47**	**51**

ANNEXE

FICHES DE RESULTATS PAR SITE

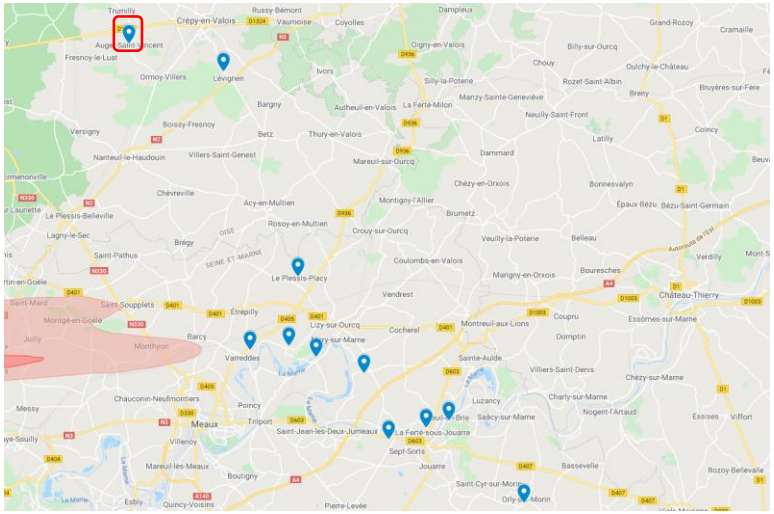
Commune	Secteur	Point	Nom site Rumeur Bruitparif
AUGER SAINT VINCENT	Doublet Nord	DN1	**60800-AUGER-NOYER**
LEVIGNEN	Doublet Nord	DN2	**60800-LEVIGNEN-ETOILE**
LE PLESSIS PLACY	Doublet Nord	DN3	**77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS**
VARREDDES	Doublet Sud	DS1	**77910-VARREDDES-MALADRERIE**
CONGIS SUR THEROUANNE	Doublet Sud	DS2	**77440-CONGIS-GUE**
ISLES LES MELDEUSES	Doublet Sud	DS3	**77440-ISLES-MEUNIERS**
JAIGNES	Doublet Sud	DS4	**77440-JAIGNES-GIRAT**
SAMMERON	Doublet Sud	DS5	**77260-SAMMERON-BERGER**
LA FERTE SOUS JOUARRE	Doublet Sud	DS6	**77260-FERTE-LIZY**
REUIL EN BRIE	Doublet Sud	DS7	**77260-RUEIL-PRIEURE**
ORLY SUR MORIN	Doublet Sud	DS8	**77750-ORLY-OUCHETTES**

FICHE DE RÉSULTATS – 60800-AUGER-NOYER

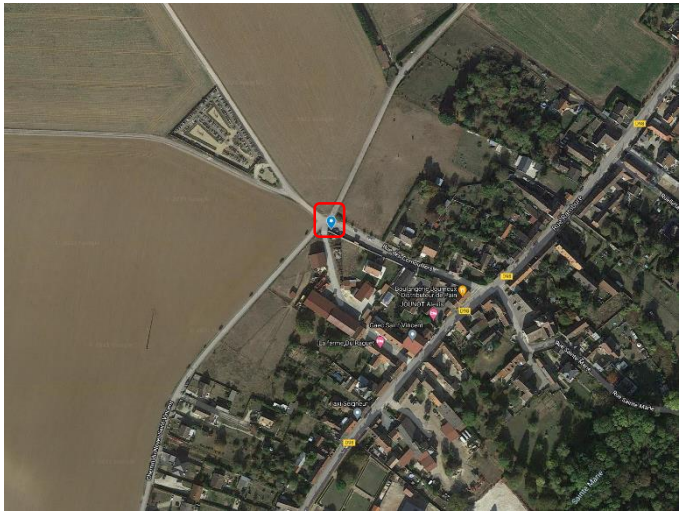
4 Chemin du Noyer Saint Vincent – 60800-AUGER-SAINT-VINCENT

Latitude/Longitude : **49.21963, 2.80772**
Altitude du point de mesure : 90 m

Localisation du site







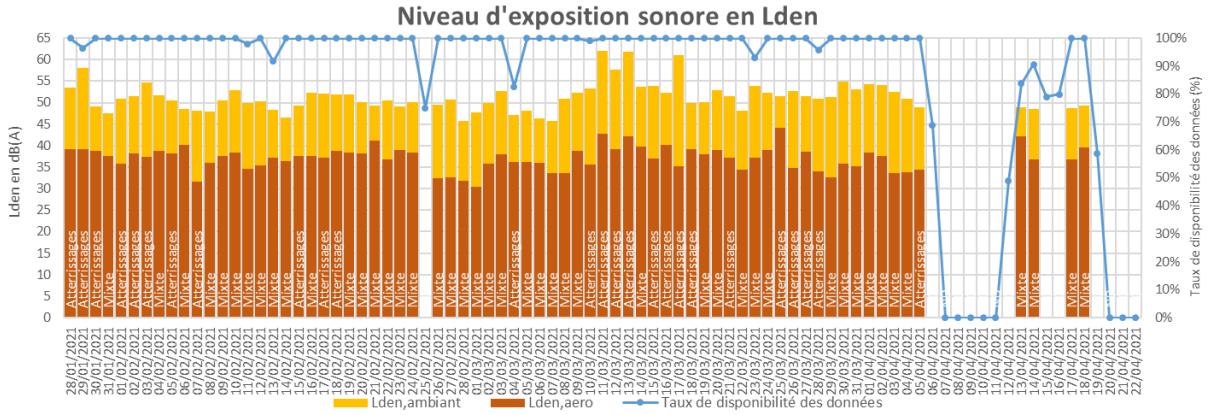
60800-AUGER-NOYER - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

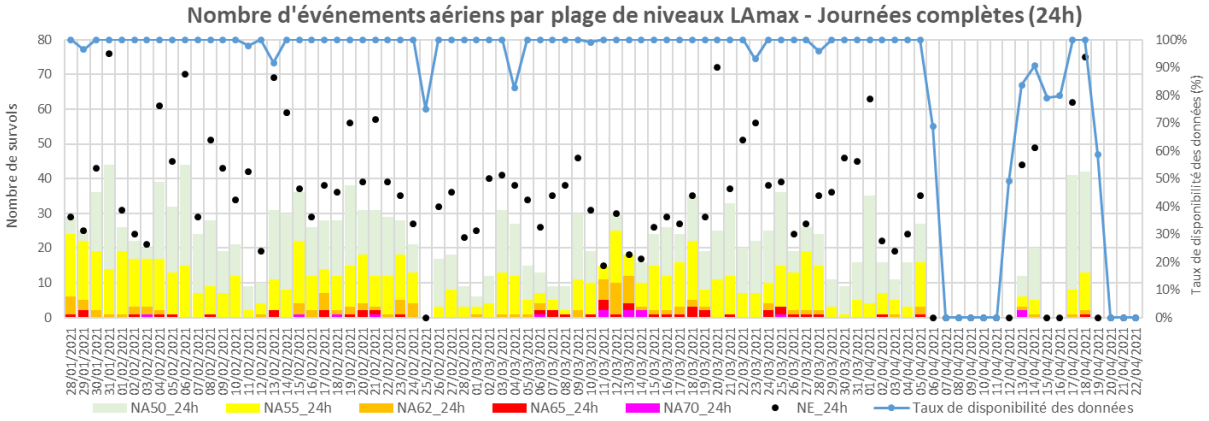
Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	267	12%	**50.5**	49.9	**62.4**	61.8	**45.3**	44.8	3080	3371	3711	4265	61	54
A330s	113	5%	**51.9**	51.7	**64.3**	64.0	**46.8**	46.3	2913	3233	3586	4195	61	54
A350s	111	5%	**51.5**	50.7	**64.0**	63.7	**46.3**	45.9	3099	3267	3834	4266	59	53
B737s	178	8%	**50.4**	49.9	**62.6**	62.5	**45.1**	44.3	3307	3433	4073	4310	57	53
B777s	617	28%	**53.4**	53.3	**65.4**	65.5	**48.0**	47.8	2824	2694	3297	2983	67	67
B787s	269	12%	**53.8**	53.3	**65.4**	64.7	**48.4**	47.7	2817	2776	3328	3130	66	66
E170	93	4%	**51.5**	50.5	**63.1**	62.1	**46.1**	44.6	2874	2747	3422	3337	64	55
E190s	160	7%	**51.5**	51.5	**63.4**	63.3	**45.9**	45.9	3134	3378	3833	4280	59	53
Autres	401	18%	**49.8**	48.8	**62.3**	61.7	**44.5**	43.4	3115	3404	3849	4316	59	54

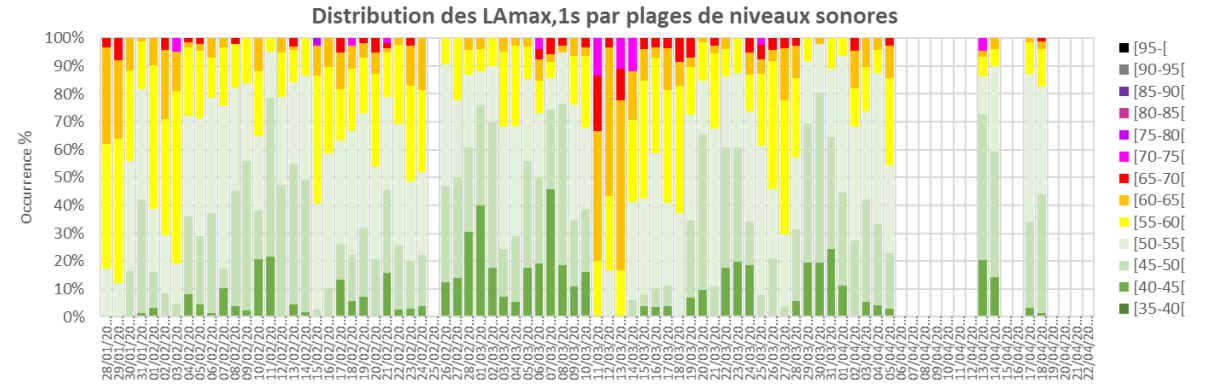
60800-AUGER-NOYER - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 27 (doublet Nord)

Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	107	12%	**49.4**	49.1	**61.3**	61.1	**44.1**	44.0	3339	3448	4037	4333	58	53
A330s	25	3%	**52.3**	52.6	**64.7**	64.4	**47.3**	47.7	2955	3192	3514	4150	62	54
A350s	34	4%	**52.7**	52.3	**65.1**	64.5	**47.2**	46.5	3134	3140	3714	3877	62	59
B737s	67	7%	**50.7**	50.3	**62.9**	62.7	**45.4**	44.9	3291	3438	4109	4321	56	53
B777s	249	27%	**53.1**	52.9	**65.0**	65.1	**47.6**	47.8	2877	2772	3274	2944	68	68
B787s	78	9%	**52.4**	51.8	**64.6**	64.1	**47.3**	46.6	3033	2929	3513	3315	65	63
E170	32	4%	**51.3**	50.8	**62.7**	62.6	**45.7**	44.0	3034	3140	3604	3766	61	55
E190s	42	5%	**50.3**	50.3	**62.4**	62.6	**45.0**	44.4	3286	3444	3927	4341	60	55
Autres	280	31%	**49.2**	48.1	**61.8**	61.2	**43.9**	43.0	3130	3406	3879	4319	59	54

60800-AUGER-NOYER - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Journées complètes (24h)

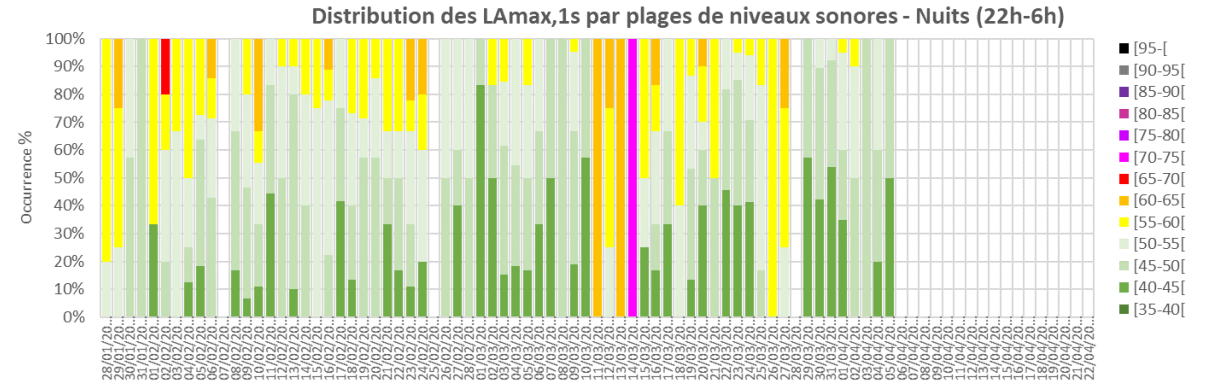


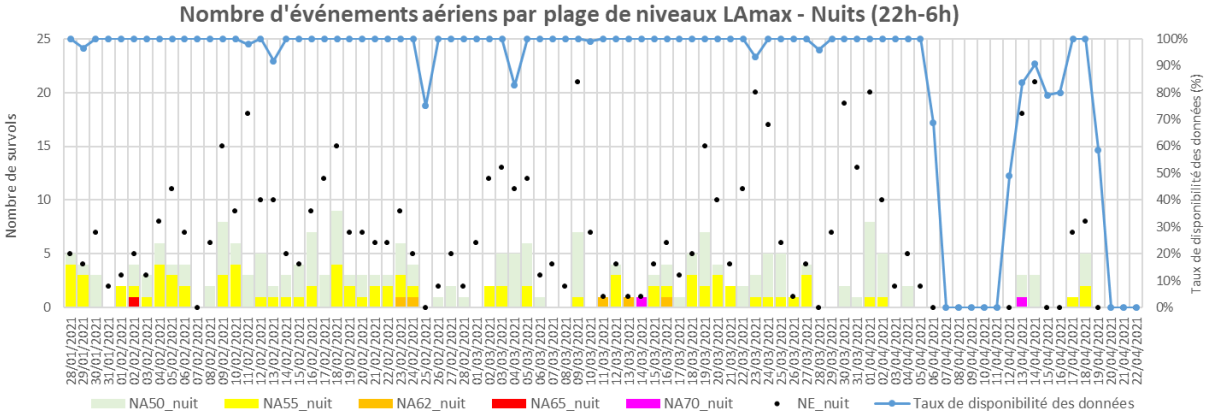


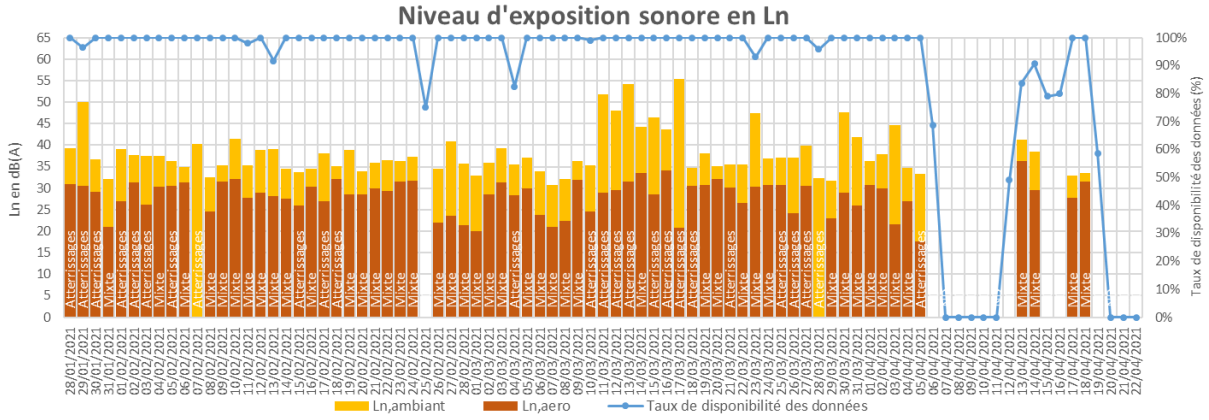


		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
% données disponibles	Journée complète (24h)	90.7%	ND	99.0%
LAeq ambiant	Lden	53.2	ND	55.2
	Journée (6h-18h)	52.9	ND	54.7
	Soirée (18h-22h)	48.6	ND	49.5
	Nuit (22h-6h)	43.3	ND	46.2
LAeq aérien	Lden	**37.8**	ND	**38.7**
	Journée (6h-18h)	35.6	ND	37.4
	Soirée (18h-22h)	34.4	ND	35.6
	Nuit (22h-6h)	29.1	ND	29.1
% de bruit aérien	Lden	3%	ND	2%
	Journée (6h-18h)	2%	ND	2%
	Soirée (18h-22h)	4%	ND	4%
	Nuit (22h-6h)	4%	ND	2%

60800-AUGER-NOYER - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Nuits (22h-6h)

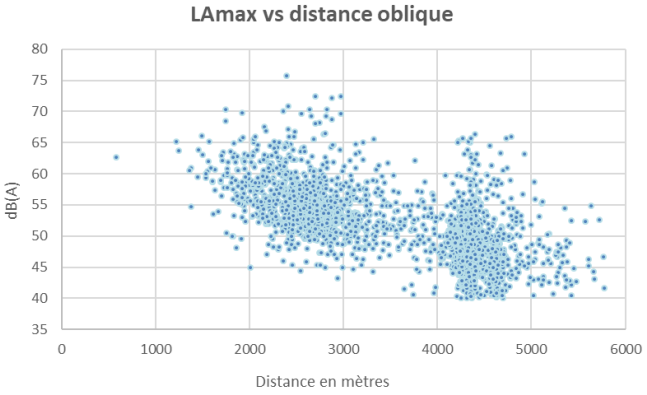


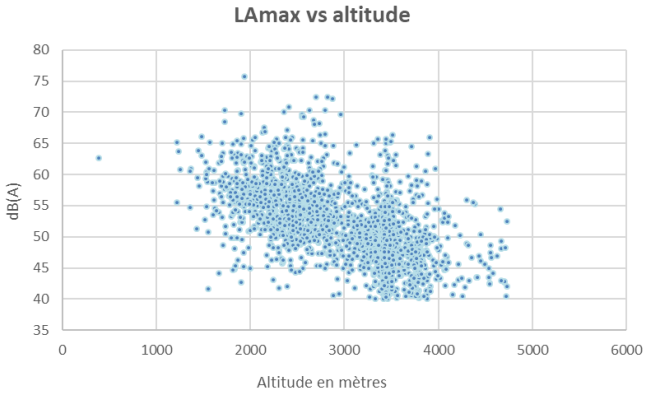


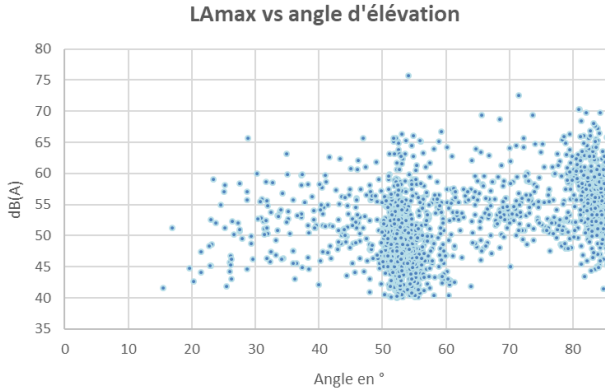


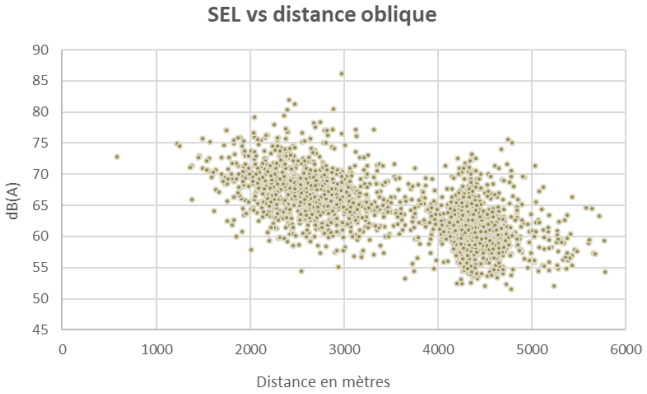
		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
Nombre moyen de survols	Journée complète (24h)	**39**	**ND**	**31**
	Journée (6h-18h)	23	ND	22
	Soirée (18h-22h)	7	ND	4
	Nuit (22h-6h)	8	ND	5
NA50	Journée complète (24h)	24	ND	27
	Journée (6h-18h)	17	ND	21
	Soirée (18h-22h)	5	ND	3
	Nuit (22h-6h)	4	ND	3
NA55	Journée complète (24h)	12	ND	16
	Journée (6h-18h)	9	ND	13
	Soirée (18h-22h)	2	ND	2
	Nuit (22h-6h)	2	ND	2
NA62	Journée complète (24h)	3	ND	4
	Journée (6h-18h)	3	ND	3
	Soirée (18h-22h)	1	ND	1
	Nuit (22h-6h)	1	ND	0
NA65	Journée complète (24h)	2	ND	1
	Journée (6h-18h)	2	ND	1
	Soirée (18h-22h)	1	ND	0
	Nuit (22h-6h)	1	ND	0
NA70	Journée complète (24h)	1	ND	0
	Journée (6h-18h)	1	ND	0
	Soirée (18h-22h)	1	ND	0
	Nuit (22h-6h)	1	ND	0

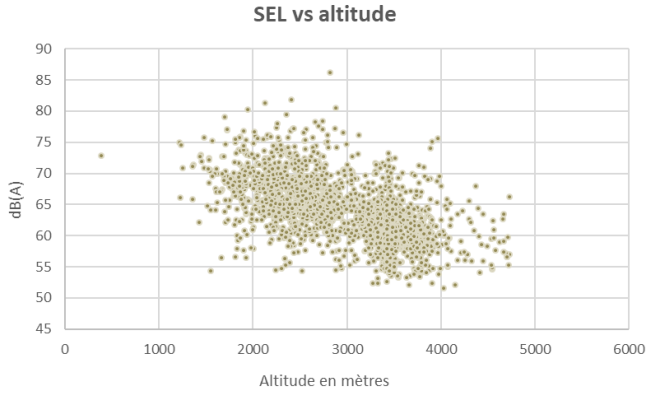
60800-AUGER-NOYER - Indicateurs événementiels en fonction des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

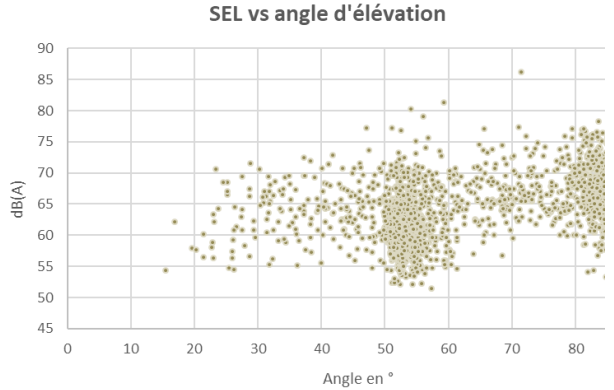


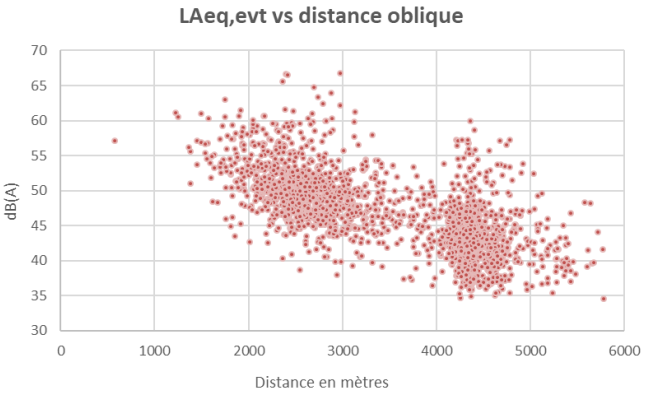


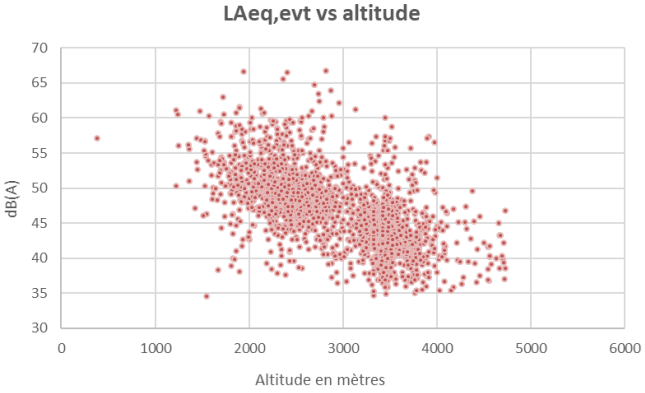


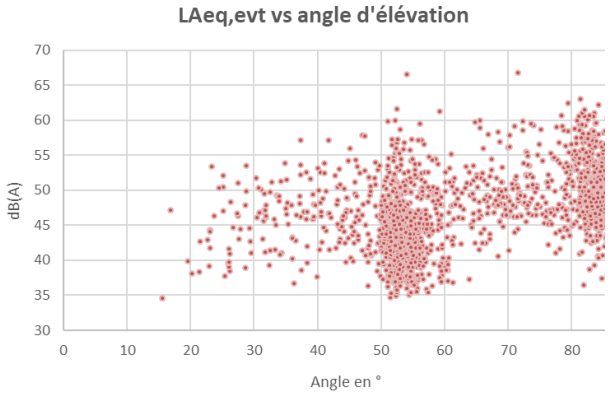




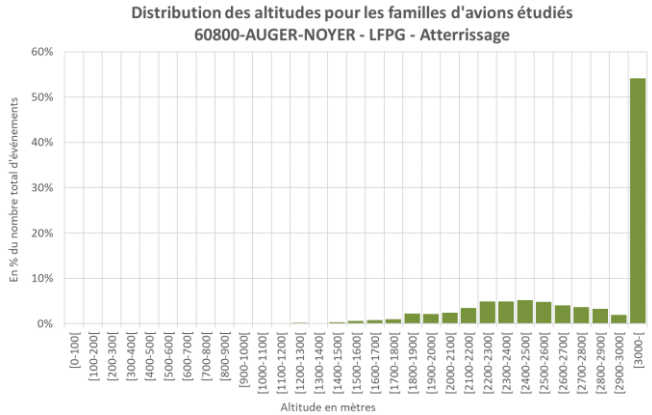


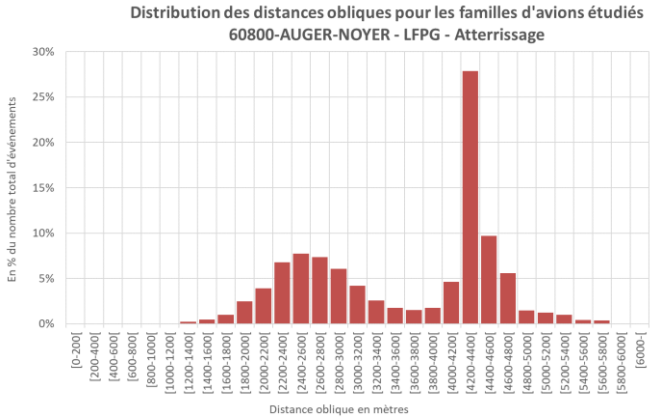


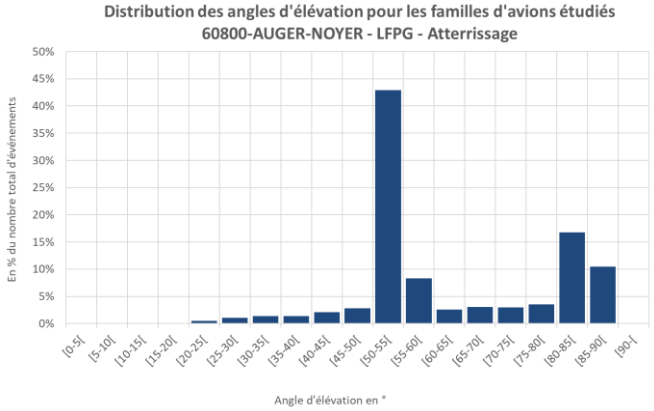




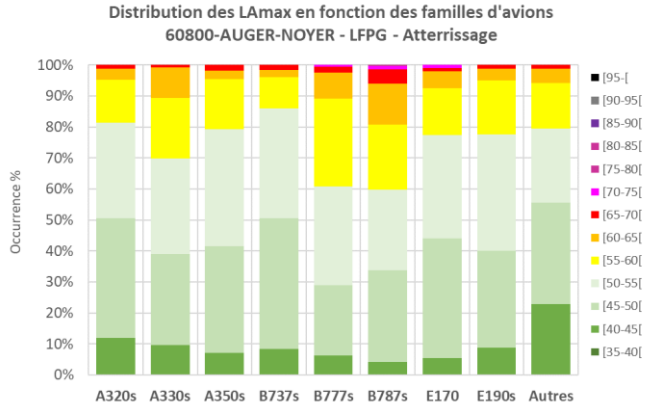
60800-AUGER-NOYER - Distribution des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

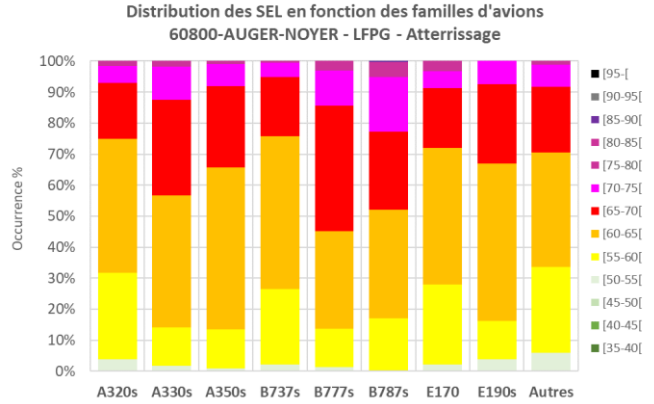


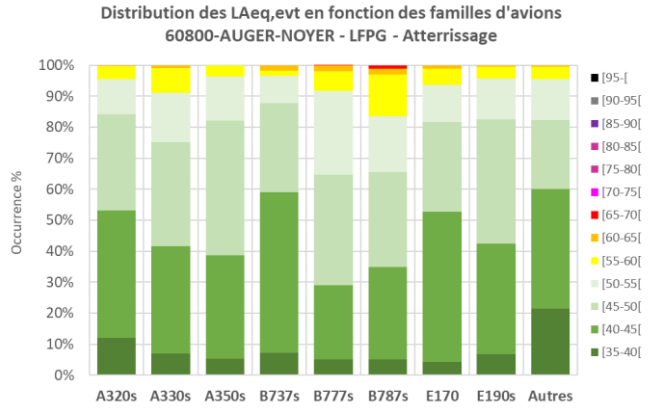




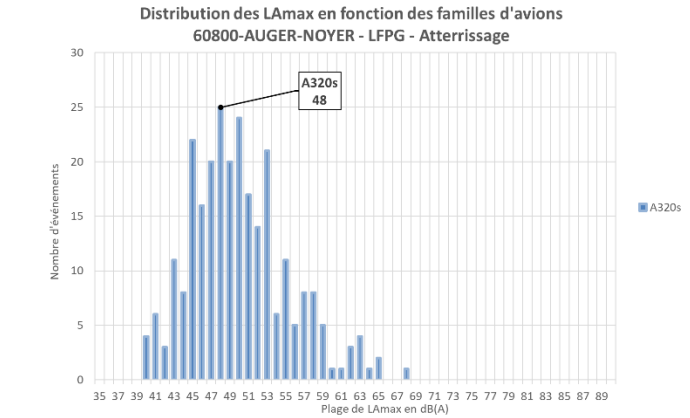
Distribution des indicateurs événementiels – Pour l'ensemble des atterrissages

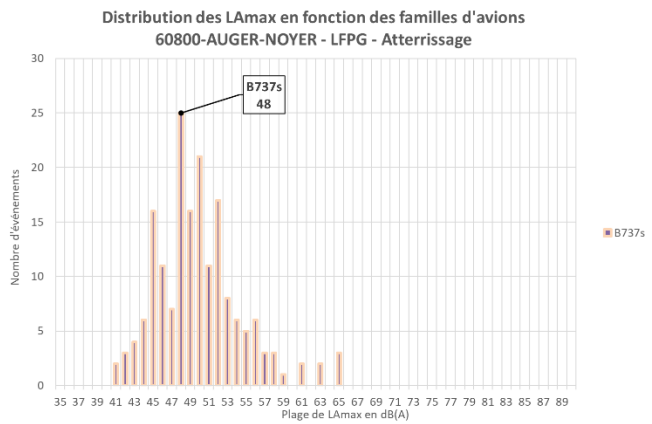


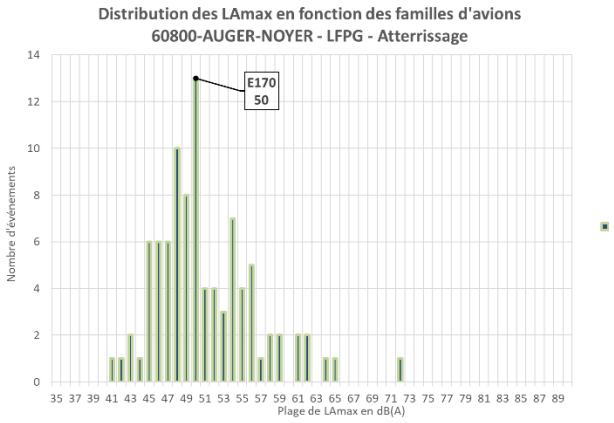


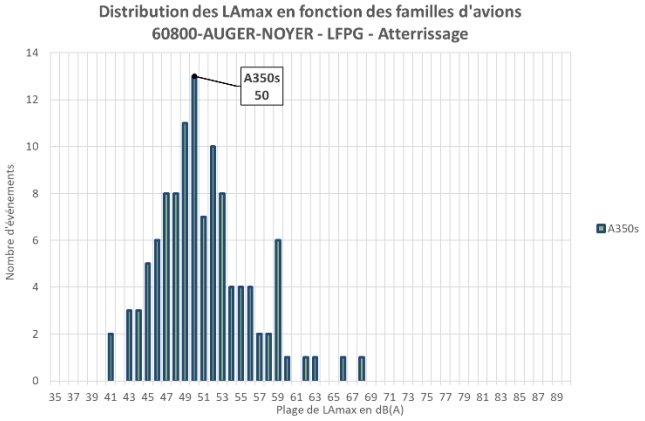


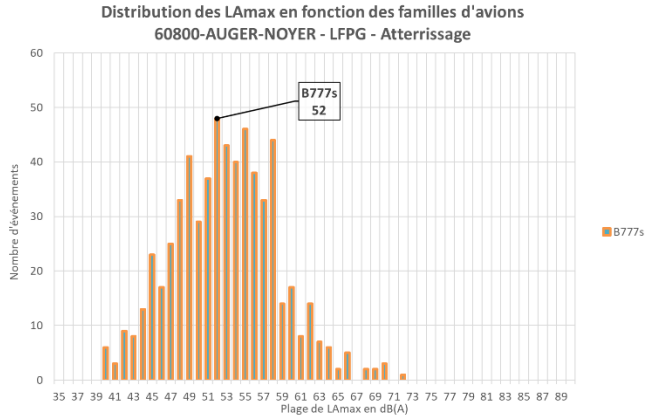
60800-AUGER-NOYER - Distribution des LAMAX,1s – Pour l'ensemble des atterrissages

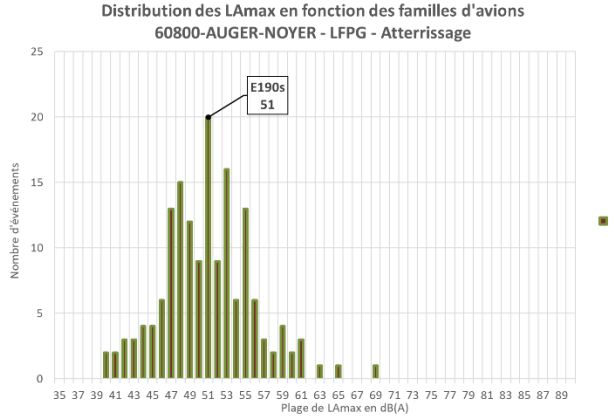


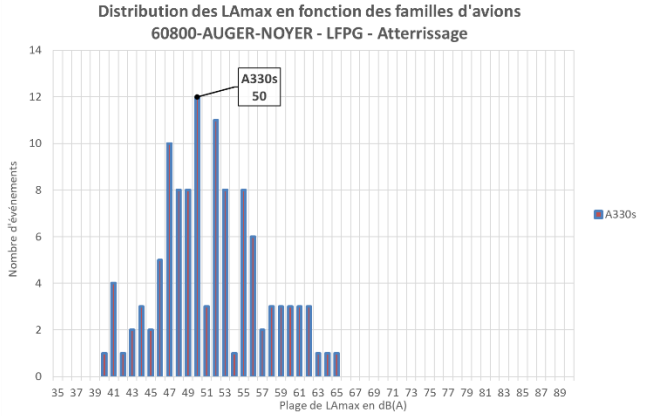


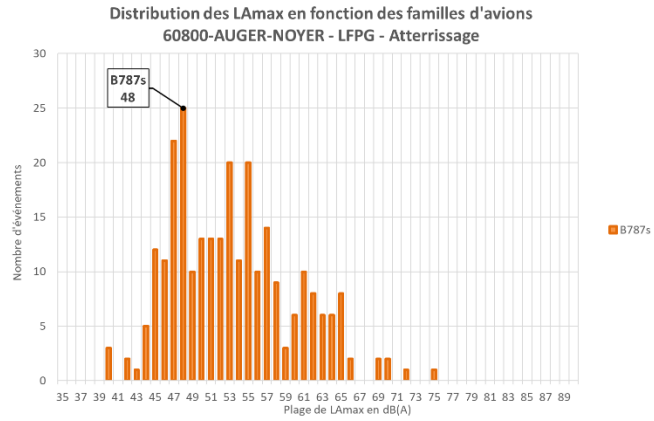


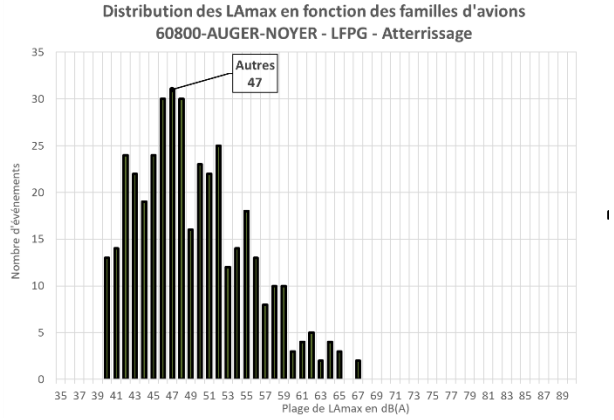




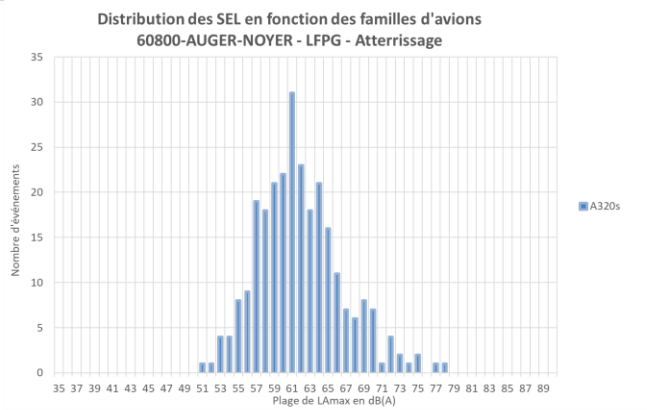


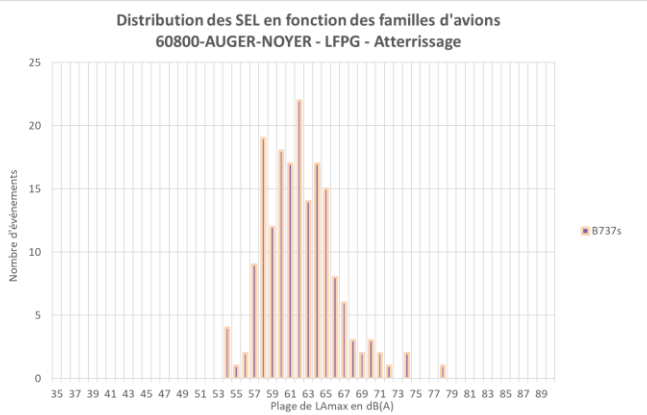


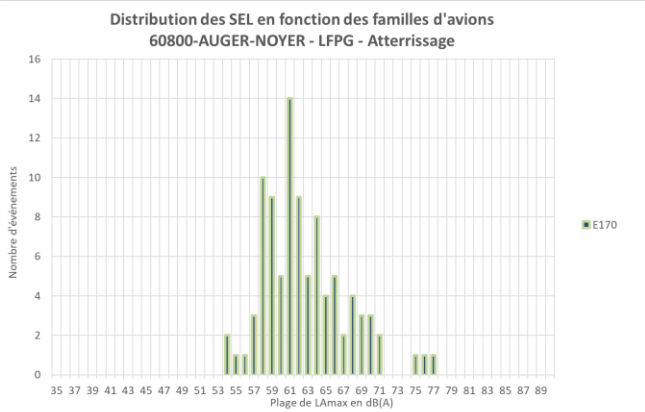


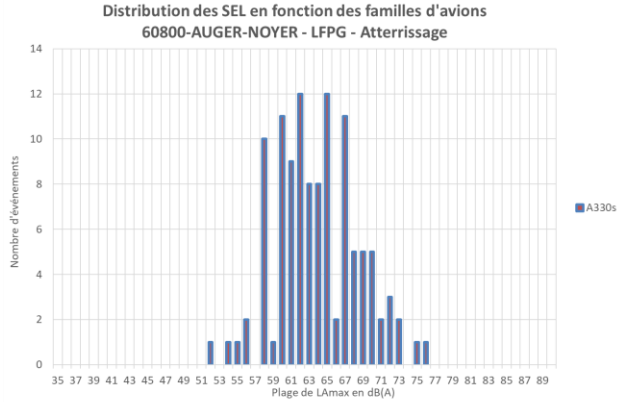


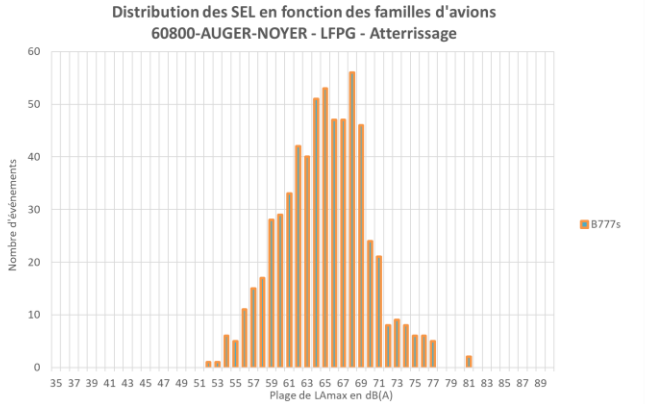
60800-AUGER-NOYER - Distribution des SEL – Pour l'ensemble des atterrissages

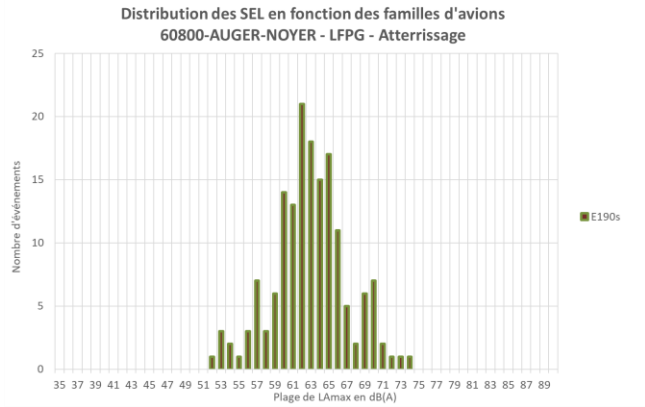


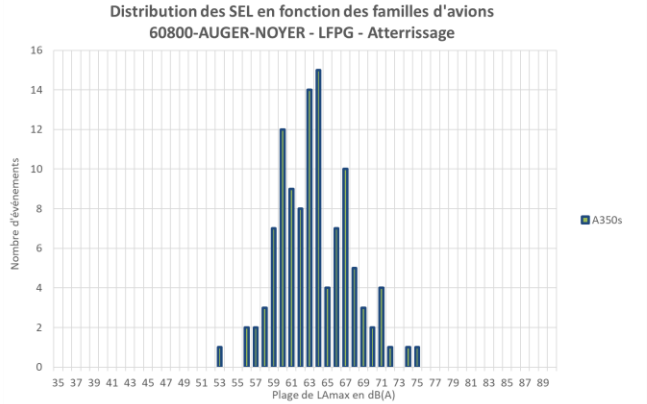


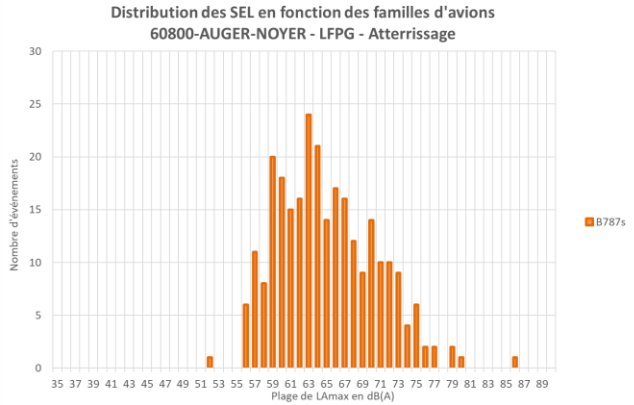


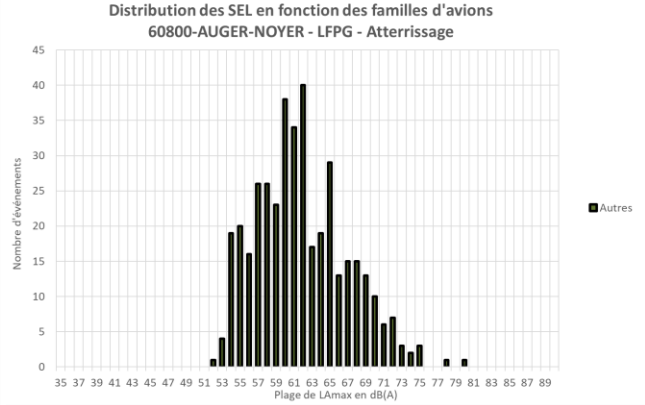




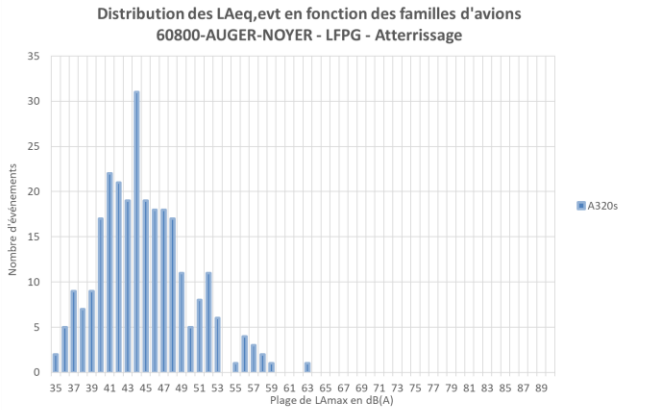


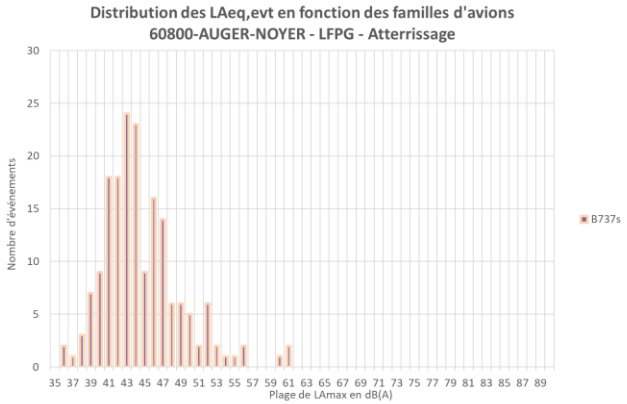


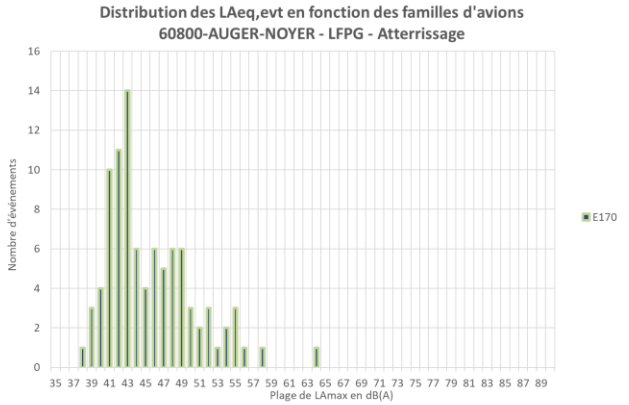


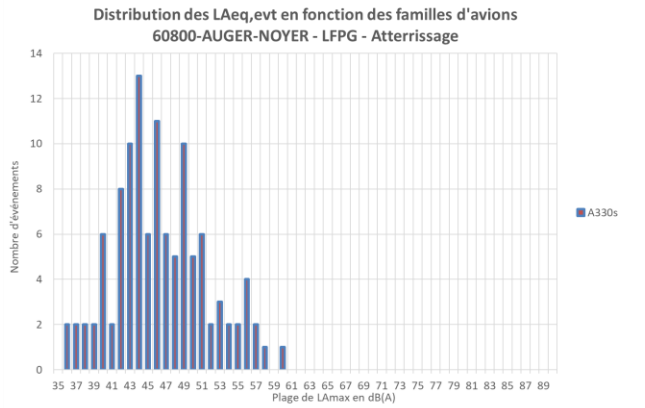


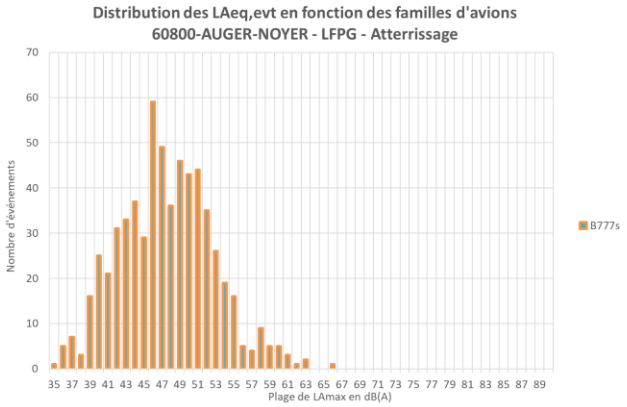
60800-AUGER-NOYER - Distribution des LAeq,evt – Pour l'ensemble des atterrissages

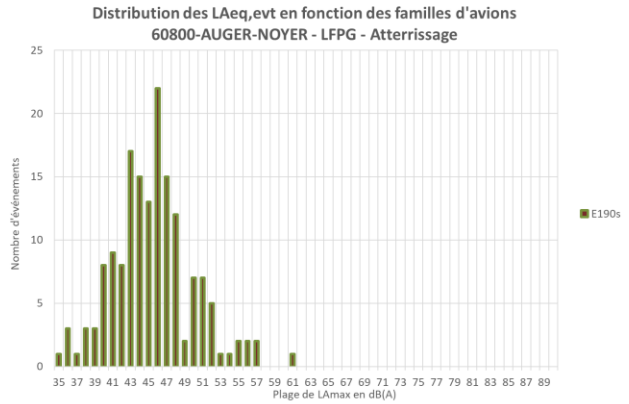


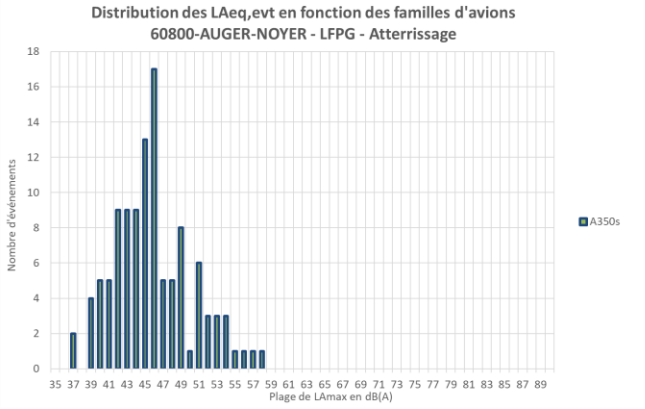


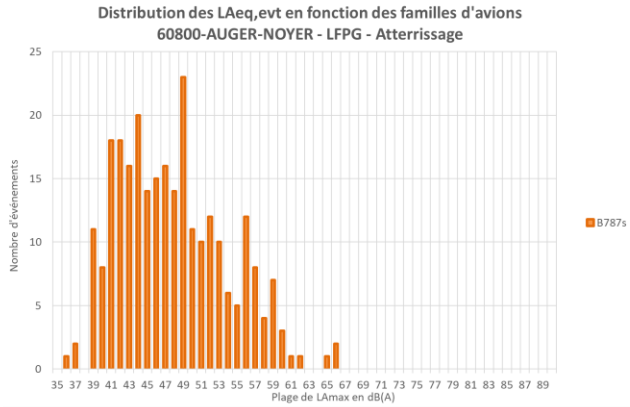


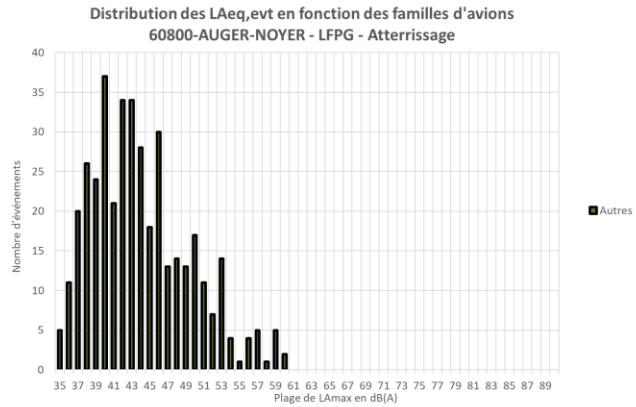












60800-AUGER-NOYER - Distribution des indicateurs acoustiques par familles d'avions – Pour l'ensemble des atterrissages

	LAmax,1s									SEL									LAeq,evt								
dB(A)	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	1	5
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	2	0	2	5	1	0	3	11
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	2	2	1	7	2	0	1	20
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	2	0	3	3	0	1	3	26
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	2	4	7	16	11	3	3	24
40	4	1	0	0	6	3	0	2	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	6	5	9	25	8	4	8	37
41	6	4	2	2	3	0	1	2	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	2	5	18	21	18	10	9	21
42	3	1	0	3	9	2	1	3	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	8	9	18	31	18	11	8	34
43	11	2	3	4	8	1	2	3	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	10	9	24	33	16	14	17	34
44	8	3	3	6	13	5	1	4	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	13	9	23	37	20	6	15	28
45	22	2	5	16	23	12	6	4	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	6	13	9	29	14	4	13	18
46	16	5	6	11	17	11	6	6	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	11	17	16	59	15	6	22	30
47	20	10	8	7	25	22	6	13	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	6	5	14	49	16	5	15	13
48	25	8	8	25	33	25	10	15	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	5	5	6	36	14	6	12	14
49	20	8	11	16	41	10	8	12	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	10	8	6	46	23	6	2	13
50	24	12	13	21	29	13	13	9	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	1	5	43	11	3	7	17
51	17	3	7	11	37	13	4	20	22	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8	6	6	2	44	10	2	7	11
52	14	11	10	17	48	13	4	9	25	1	1	0	0	1	1	0	1	1	11	2	3	6	35	12	3	5	7
53	21	8	8	8	43	20	3	16	12	4	0	1	0	1	0	0	3	4	6	3	3	2	26	10	1	1	14
54	6	1	4	6	40	11	7	6	14	4	1	0	4	6	0	2	2	19	0	2	3	1	19	6	2	1	4
55	11	8	4	5	46	20	4	13	18	8	1	0	1	5	0	1	1	20	1	2	1	1	16	5	3	2	1
56	5	6	4	6	38	10	5	6	13	9	2	2	2	11	6	1	3	16	4	4	1	2	5	12	1	2	4
57	8	2	2	3	33	14	1	3	8	19	0	2	9	15	11	3	7	26	3	2	1	0	4	8	0	2	5
58	8	3	2	3	44	9	2	2	10	18	10	3	19	17	8	10	3	26	2	1	1	0	9	4	1	0	1
59	5	3	6	1	14	3	2	4	10	21	1	7	12	28	20	9	6	23	1	0	0	0	5	7	0	0	5
60	1	3	1	0	17	6	0	2	3	22	11	12	18	29	18	5	14	38	0	1	0	1	5	3	0	0	2
61	1	3	0	2	8	10	2	3	4	31	9	9	17	33	15	14	13	34	0	0	0	2	3	1	0	1	0
62	3	3	1	0	14	8	2	0	5	23	12	8	22	42	16	9	21	40	0	0	0	0	1	1	0	0	0
63	4	1	1	2	7	6	0	1	2	18	8	14	14	40	24	5	18	17	1	0	0	0	2	0	0	0	0
64	1	1	0	0	6	6	1	0	4	21	8	15	17	51	21	8	15	19	0	0	0	0	0	0	1	0	0
65	2	1	0	3	2	8	1	1	3	16	12	4	15	53	14	4	17	29	0	0	0	0	0	1	0	0	0
66	0	0	1	0	5	2	0	0	0	11	2	7	8	47	17	5	11	13	0	0	0	0	1	2	0	0	0
67	0	0	0	0	0	0	0	0	2	7	11	10	6	47	16	2	5	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
68	1	0	1	0	2	0	0	0	0	6	5	5	3	56	12	4	2	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
69	0	0	0	0	2	2	0	1	0	8	5	3	2	46	9	3	6	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	0	0	0	0	3	2	0	0	0	7	5	2	3	24	14	3	7	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	4	2	21	10	2	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	0	0	0	0	1	1	1	0	0	4	3	1	1	8	10	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	9	9	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	8	4	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	1	0	6	6	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	5	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
89	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

60800-AUGER-NOYER - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
C68A	1	0.05%	**59.5**	59.5	**72.7**	72.7	**53.7**	53.7	1439	1439	1452	1452	82	82
B772	75	3.40%	**56.2**	55.6	**67.8**	67.5	**50.9**	50.3	2436	2459	2671	2624	74	82
BE20	1	0.05%	**55.3**	55.3	**65.6**	65.6	**48.8**	48.8	1953	1953	2211	2211	62	62
B742	2	0%	**54.9**	54.9	**65.4**	65.4	**48.7**	48.7	3385	3385	4133	4133	55	55
B788	11	0.50%	**54.7**	53.4	**66.1**	65.6	**48.9**	47.3	2811	2669	3209	2687	69	69
B744	2	0.09%	**53.9**	53.9	**65.0**	65.0	**47.7**	47.7	2435	2435	2489	2489	79	79
MD11	48	2.17%	**53.9**	54.6	**65.9**	66.8	**48.4**	49.2	2721	2550	3285	3047	65	64
B789	237	10.73%	**53.9**	53.3	**65.5**	64.8	**48.4**	47.9	2806	2769	3322	3097	66	65
B77W	368	16.66%	**53.3**	53.3	**65.4**	65.4	**47.9**	47.6	2894	2771	3386	3062	66	66
BCS3	7	0.32%	**52.4**	53.3	**63.8**	62.7	**45.9**	44.5	3439	3344	4345	4271	52	52
A333	63	2.85%	**52.4**	52.3	**64.6**	64.2	**47.2**	46.7	2860	3211	3560	4206	60	54
B78X	21	0.95%	**52.3**	49.9	**64.6**	63.5	**47.4**	45.7	2944	3220	3459	4033	65	57
B77L	174	7.88%	**52.3**	52.6	**64.4**	64.8	**46.9**	46.9	2843	2790	3381	3210	65	55
AT75	10	0.45%	**52.3**	51.9	**63.8**	64.5	**46.2**	46.9	2742	2681	3556	3248	60	63
E55P	1	0.05%	**52.2**	52.2	**60.8**	60.8	**44.3**	44.3	2310	2310	2919	2919	52	52
A388	18	0.81%	**52.0**	51.9	**64.5**	65.0	**45.8**	45.4	3463	3443	4367	4357	52	52
A321	14	0.63%	**51.9**	52.2	**63.4**	63.3	**46.4**	47.0	3030	3088	3509	3705	68	66
A318	55	2.49%	**51.8**	50.9	**63.5**	63.6	**46.3**	45.7	2968	3114	3469	3241	65	57
A21N	7	0.32%	**51.8**	53.1	**62.2**	62.3	**46.2**	47.3	3233	3452	4054	4351	55	53
A320	89	4.03%	**51.8**	51.1	**63.5**	62.9	**46.8**	46.1	2781	2724	3280	2978	65	60
CRJ9	3	0.14%	**51.8**	46.9	**63.4**	62.3	**46.0**	42.3	3486	3498	4317	4328	54	53
E190	139	6.29%	**51.8**	51.6	**63.5**	63.4	**46.2**	46.1	3081	3355	3768	4272	59	53
A332	47	2.13%	**51.7**	51.7	**64.2**	64.2	**46.5**	45.1	2943	3192	3565	4149	62	53
A359	100	4.53%	**51.6**	50.8	**64.1**	63.8	**46.4**	46.1	3049	3205	3763	4227	60	53
E170	93	4.21%	**51.5**	50.5	**63.1**	62.1	**46.1**	44.6	2874	2747	3422	3337	64	55
B763	94	4.26%	**51.5**	50.9	**63.6**	62.9	**46.1**	45.3	2788	2600	3393	3206	64	55
B734	92	4.16%	**51.2**	50.8	**63.0**	62.8	**46.0**	45.7	3123	3353	3797	4223	61	54
DH8D	12	0.54%	**51.1**	51.3	**64.4**	64.4	**45.3**	46.0	3480	3477	4326	4353	54	53
AT73	3	0.14%	**50.6**	52.3	**64.0**	65.1	**46.1**	48.3	2057	1842	3024	2738	50	59
A35K	11	0.50%	**50.5**	49.6	**63.2**	61.8	**45.2**	44.5	3557	3481	4481	4376	53	53
B737	23	1.04%	**50.2**	49.8	**62.8**	62.3	**44.5**	44.1	3512	3455	4402	4352	53	52
AT43	13	0.59%	**50.2**	50.0	**63.5**	62.5	**44.9**	43.0	3162	3404	4056	4339	57	53
B748	3	0.14%	**50.0**	48.5	**63.0**	62.1	**43.9**	43.1	3545	3515	4438	4399	53	53
E75S	1	0.05%	**49.5**	49.5	**60.3**	60.3	**45.5**	45.5	3395	3395	4321	4321	52	52
B733	3	0.14%	**49.5**	49.3	**61.7**	61.9	**42.9**	42.4	3582	3498	4464	4389	53	53
E195	21	0.95%	**49.4**	49.9	**62.3**	62.8	**44.1**	45.0	3487	3409	4270	4298	56	52

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
B738	59	2.67%	**49.3**	48.9	**61.9**	61.5	**44.1**	43.5	3490	3464	4344	4346	54	53
AT72	44	1.99%	**49.0**	48.3	**62.2**	61.9	**43.9**	42.7	3042	3364	3899	4292	57	53
A319	100	4.53%	**48.4**	47.9	**60.7**	60.4	**43.2**	42.9	3398	3454	4220	4333	55	53
A20N	2	0.09%	**48.4**	48.4	**60.1**	60.1	**43.2**	43.2	3379	3379	4297	4297	52	52
AT76	18	0.81%	**47.8**	48.0	**60.5**	60.9	**42.7**	42.8	3410	3451	4379	4359	51	52
E75L	1	0.05%	**47.4**	47.4	**62.1**	62.1	**42.9**	42.9	3438	3438	4348	4348	52	52
A339	3	0.14%	**47.0**	47.7	**60.4**	62.0	**43.3**	43.0	3576	3562	4458	4443	53	53
A306	23	1.04%	**46.6**	45.2	**60.2**	59.1	**41.8**	40.8	3646	3744	4444	4585	57	54
B752	91	4.12%	**46.2**	45.6	**58.6**	57.7	**41.1**	40.1	3414	3455	4159	4357	58	53
F50	1	0.05%	**44.6**	44.6	**58.8**	58.8	**38.4**	38.4	3336	3336	4254	4254	52	52
B739	1	0.05%	**44.0**	44.0	**57.5**	57.5	**39.3**	39.3	3904	3904	4710	4710	56	56
LJ45	1	0%	**43.7**	43.7	**55.8**	55.8	**40.7**	40.7	3581	3581	4463	4463	53	53
B762	3	0.14%	**42.6**	42.1	**56.6**	57.7	**38.5**	37.9	3798	3790	4635	4623	55	55

60800-AUGER-NOYER - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 27 (doublet Nord)

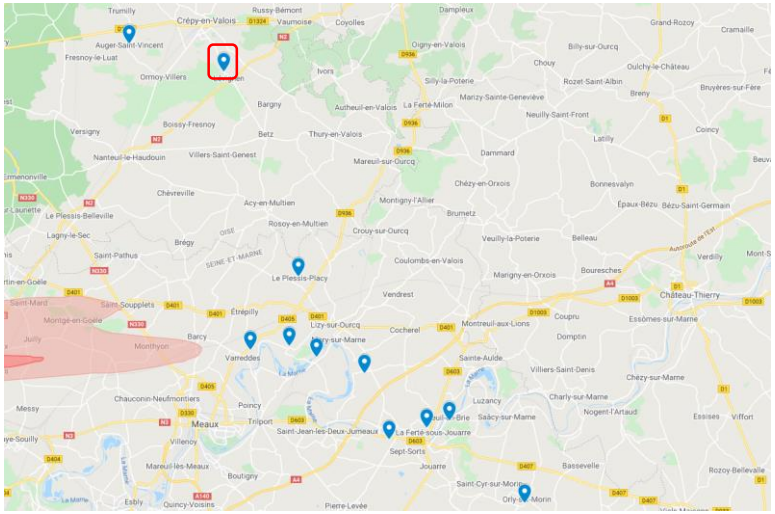
			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
CRJ9	2	0.22%	**56.1**	56.1	**66.6**	66.6	**49.7**	49.7	3477	3477	4277	4277	54	54
A35K	3	0.33%	**55.8**	52.3	**67.3**	67.0	**49.4**	48.3	3551	3625	4582	4499	51	54
B744	1	0.11%	**55.0**	55.0	**66.9**	66.9	**48.9**	48.9	2541	2541	2560	2560	83	83
B788	3	0.33%	**54.2**	55.5	**66.8**	67.3	**49.4**	51.1	2958	3001	3397	3250	63	67
B77W	115	12.60%	**53.8**	53.4	**65.7**	65.5	**48.4**	47.8	2941	2795	3319	2969	67	68
B772	24	2.63%	**53.7**	53.0	**65.7**	65.5	**48.3**	48.3	2731	2606	2903	2815	73	73
A332	11	1.20%	**53.7**	52.9	**65.7**	66.3	**48.4**	49.1	2732	2552	3166	3105	67	59
BCS3	1	0.11%	**53.3**	53.3	**62.7**	62.7	**44.5**	44.5	4108	4108	4893	4893	57	57
B742	1	0%	**53.2**	53.2	**65.0**	65.0	**46.8**	46.8	3407	3407	4312	4312	52	52
MD11	34	3.72%	**52.7**	52.0	**64.8**	64.5	**47.2**	47.1	2847	2891	3526	3513	61	55
AT75	9	0.99%	**52.6**	52.6	**64.1**	65.0	**46.6**	47.3	2658	2526	3457	3030	61	70
B789	70	7.67%	**52.5**	51.8	**64.6**	63.9	**47.3**	46.6	3025	2886	3487	3251	66	63
A359	31	3.40%	**52.4**	52.3	**64.9**	64.4	**47.0**	46.5	3093	3074	3630	3198	63	59
B77L	110	12.05%	**52.1**	52.4	**64.1**	64.5	**46.7**	47.2	2841	2792	3308	3072	67	62
A320	26	2.85%	**51.6**	51.6	**63.1**	62.6	**46.5**	45.9	2964	2880	3374	2992	66	65
B763	58	6.35%	**51.6**	51.5	**63.7**	62.8	**46.1**	46.2	2732	2591	3358	3156	64	56
A333	13	1.42%	**51.3**	52.5	**64.0**	63.3	**46.4**	46.8	3096	3455	3737	4358	59	54
E170	32	3.50%	**51.3**	50.8	**62.7**	62.6	**45.7**	44.0	3034	3140	3604	3766	61	55
DH8D	4	0.44%	**51.2**	51.5	**65.6**	65.4	**45.6**	45.7	3455	3447	4353	4353	53	52
A21N	2	0.22%	**51.1**	51.1	**62.4**	62.4	**45.3**	45.3	3657	3657	4523	4523	54	54
B734	31	3.40%	**51.0**	50.9	**62.8**	62.6	**45.9**	45.9	3043	3181	3823	4233	59	55
A388	4	0.44%	**50.9**	51.3	**64.4**	65.1	**45.6**	45.8	3528	3443	4411	4342	53	52
B78X	5	0.55%	**50.8**	50.9	**64.0**	64.0	**45.8**	44.5	3189	3438	3944	4335	56	53
AT73	3	0%	**50.6**	52.3	**64.0**	65.1	**46.1**	48.3	2057	1842	3024	2738	50	59
E190	38	4.16%	**50.6**	51.0	**62.7**	62.7	**45.2**	44.5	3259	3440	3897	4338	60	55
B738	23	2.52%	**50.6**	50.3	**63.2**	63.6	**45.5**	44.6	3539	3472	4361	4346	55	53
A318	22	2.41%	**50.3**	50.4	**62.0**	62.1	**44.2**	43.6	3340	3419	3936	4314	61	56
AT43	12	1.31%	**50.2**	49.4	**63.8**	62.6	**45.0**	43.1	3229	3409	4017	4336	59	53
B737	13	1.42%	**50.0**	49.8	**62.9**	62.9	**44.3**	44.7	3445	3438	4347	4349	52	52
E75S	1	0.11%	**49.5**	49.5	**60.3**	60.3	**45.5**	45.5	3395	3395	4321	4321	52	52
AT72	42	4.60%	**49.1**	48.5	**62.4**	62.2	**44.1**	42.8	3056	3364	3848	4284	58	53
A20N	1	0.11%	**49.1**	49.1	**61.2**	61.2	**44.0**	44.0	3448	3448	4354	4354	52	52
A339	1	0.11%	**48.8**	48.8	**63.1**	63.1	**46.2**	46.2	3562	3562	4443	4443	53	53
A321	5	0.55%	**48.2**	47.5	**60.2**	60.4	**42.8**	42.0	3686	3712	4527	4550	54	55
A319	51	5.59%	**48.0**	47.6	**60.3**	59.9	**42.9**	42.9	3482	3455	4346	4354	54	53
E195	4	0.44%	**47.5**	46.8	**60.2**	61.3	**42.9**	43.6	3550	3460	4217	4359	61	54
AT76	16	1.75%	**47.5**	47.7	**60.4**	60.9	**42.3**	42.7	3398	3451	4378	4359	51	52
B752	75	8.21%	**45.9**	45.0	**58.3**	57.1	**40.8**	39.8	3440	3481	4173	4371	59	53
A306	14	1.53%	**44.9**	44.2	**58.8**	58.7	**40.3**	40.0	3737	3702	4639	4624	54	53
B762	2	0.22%	**43.2**	43.2	**57.9**	57.9	**38.8**	38.8	3802	3802	4642	4642	55	55

FICHE DE RÉSULTATS – 60800-LEVIGNEN-ETOILE

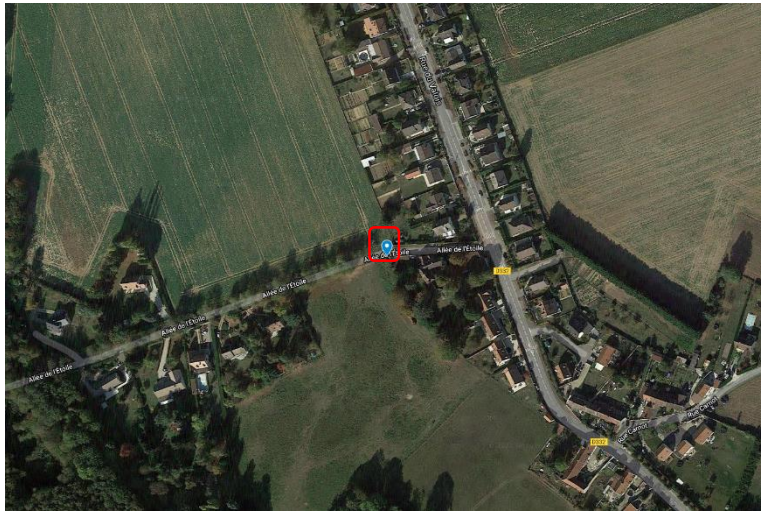
Allée de l'Etoile – 60800-LEVIGNEN

Latitude/Longitude : **49.20055, 2.90823**
Altitude du point de mesure : 135 m

Localisation du site







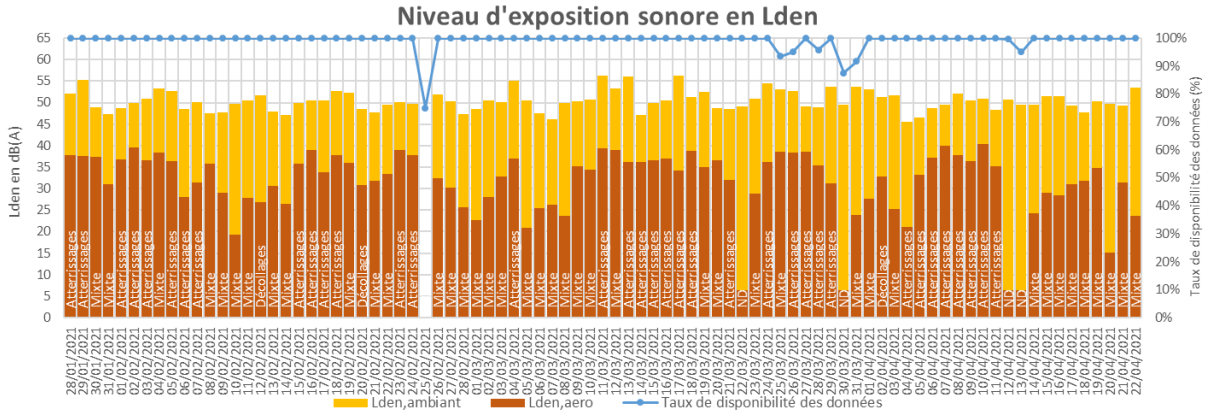
60800-LEVIGNEN-ETOILE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

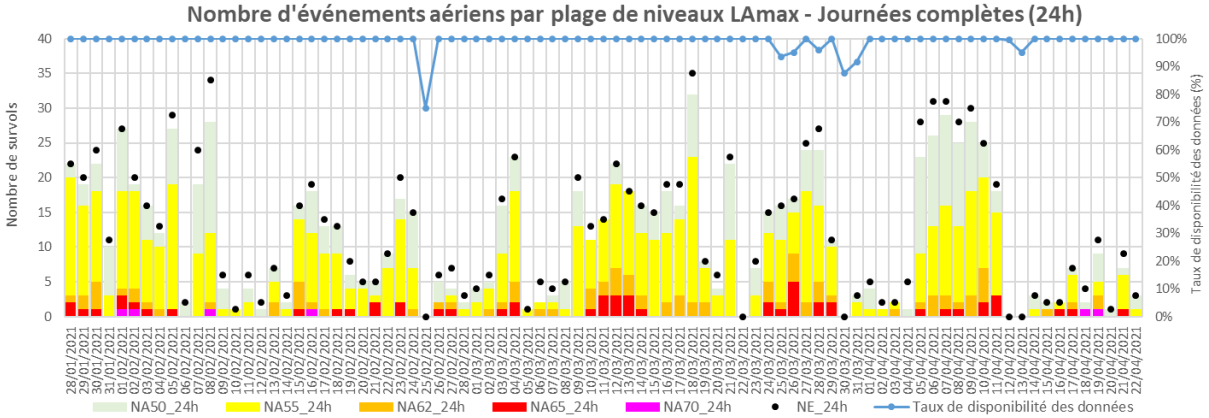
Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	81	10%	**55.2**	55.2	**66.4**	66.3	**49.9**	49.5	2078	2065	2543	2412	62	67
A330s	32	4%	**57.2**	57.7	**68.5**	67.9	**51.4**	51.8	2006	2040	2386	2257	61	63
A350s	31	4%	**57.7**	57.7	**69.3**	69.4	**52.3**	52.1	2200	2173	2553	2463	65	68
B737s	32	4%	**55.7**	56.1	**67.4**	68.0	**50.8**	50.9	2091	2151	2624	2448	60	66
B777s	315	38%	**57.2**	57.0	**68.4**	68.5	**51.5**	51.7	2171	2169	2553	2439	64	67
B787s	127	15%	**58.0**	58.1	**69.3**	69.2	**52.4**	52.3	2145	2129	2496	2489	64	66
E170	39	5%	**54.6**	54.6	**65.2**	65.5	**49.1**	49.1	2086	2096	2583	2368	61	66
E190s	31	4%	**56.8**	56.7	**68.2**	68.9	**51.1**	51.2	2066	1891	2383	2112	63	63
Autres	134	16%	**55.1**	55.0	**66.8**	67.2	**49.6**	49.8	2138	2171	2704	2532	59	65

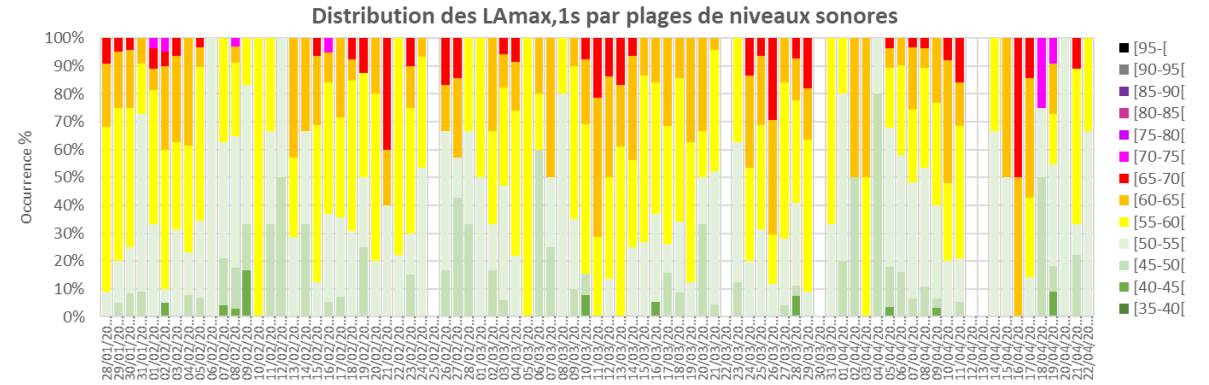
60800-LEVIGNEN-ETOILE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 27 (doublet Nord)

Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	15	4%	**56.9**	55.8	**67.0**	66.4	**50.8**	49.5	2277	2334	2542	2427	67	68
A330s	11	3%	**57.4**	58.1	**68.5**	67.7	**51.5**	52.2	2148	2243	2375	2271	67	66
A350s	11	3%	**55.8**	55.3	**67.9**	68.3	**50.8**	50.9	2324	2329	2559	2468	68	68
B737s	15	4%	**54.2**	53.1	**65.9**	65.7	**49.1**	48.3	2118	2145	2973	2566	55	61
B777s	143	41%	**56.8**	56.7	**68.2**	68.3	**51.2**	51.2	2249	2272	2561	2470	65	67
B787s	37	11%	**57.3**	57.5	**68.4**	68.7	**51.7**	51.9	2335	2377	2641	2572	65	67
E170	10	3%	**54.1**	54.9	**64.2**	65.0	**49.2**	50.3	2227	2370	2521	2573	66	69
E190s	6	2%	**56.5**	56.4	**68.6**	68.3	**50.9**	51.2	2235	2207	2503	2340	66	61
Autres	98	28%	**55.0**	54.7	**66.5**	66.6	**49.3**	49.2	2196	2215	2816	2583	58	64

60800-LEVIGNEN-ETOILE - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Journées complètes (24h)

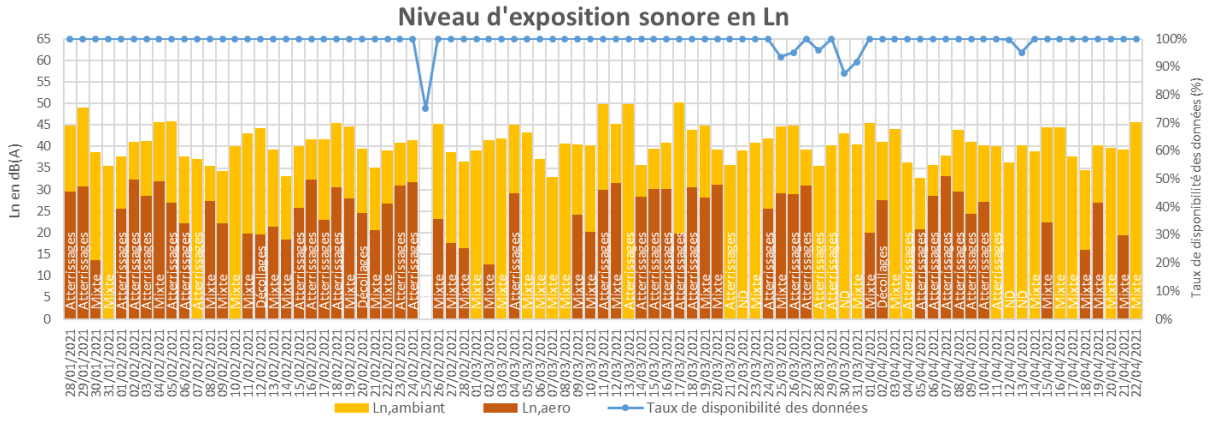


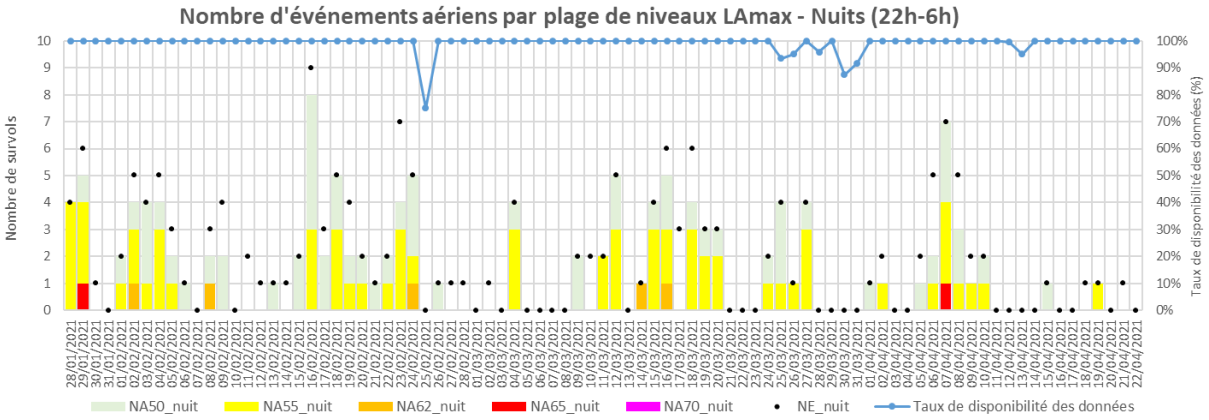


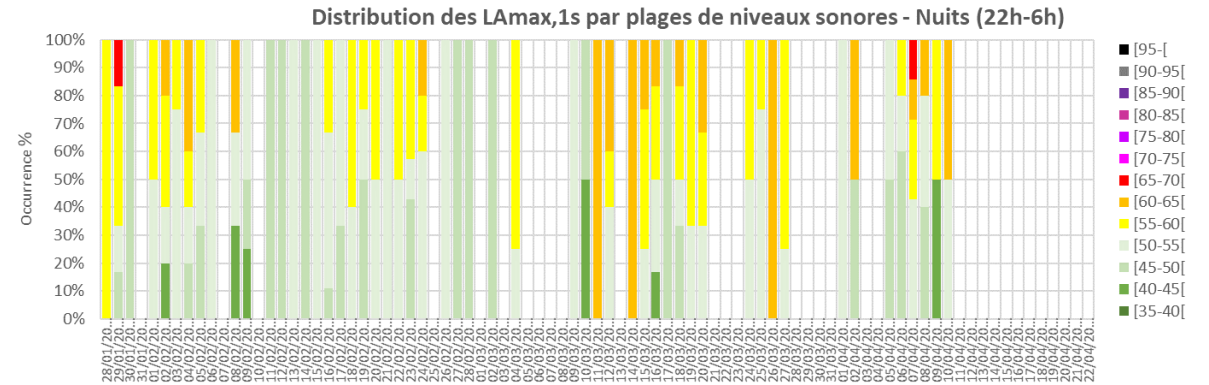


		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
% données disponibles	Journée complète (24h)	99.2%	ND	99.7%
LAeq ambiant	Lden	51.2	ND	51.8
	Journée (6h-18h)	50.2	ND	50.7
	Soirée (18h-22h)	45.1	ND	45.4
	Nuit (22h-6h)	42.7	ND	43.6
LAeq aérien	Lden	**35.3**	ND	**36.9**
	Journée (6h-18h)	33.8	ND	35.6
	Soirée (18h-22h)	30.9	ND	32.3
	Nuit (22h-6h)	26.7	ND	28.3
% de bruit aérien	Lden	3%	ND	3%
	Journée (6h-18h)	2%	ND	3%
	Soirée (18h-22h)	4%	ND	5%
	Nuit (22h-6h)	3%	ND	3%

60800-LEVIGNEN-ETOILE - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Nuits (22h-6h)

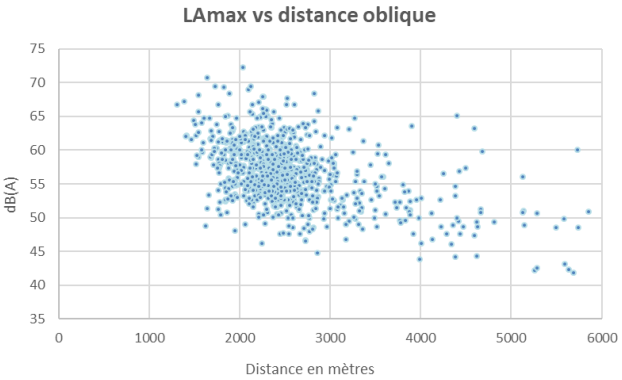


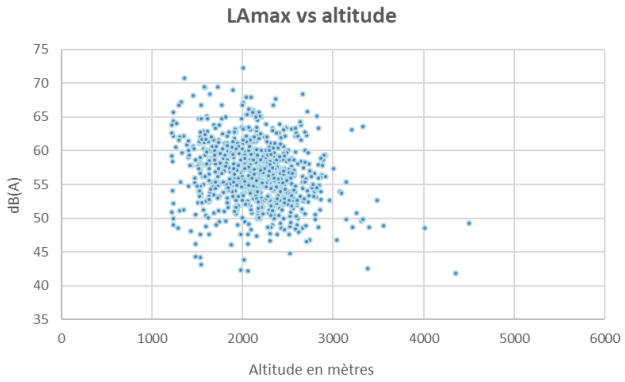


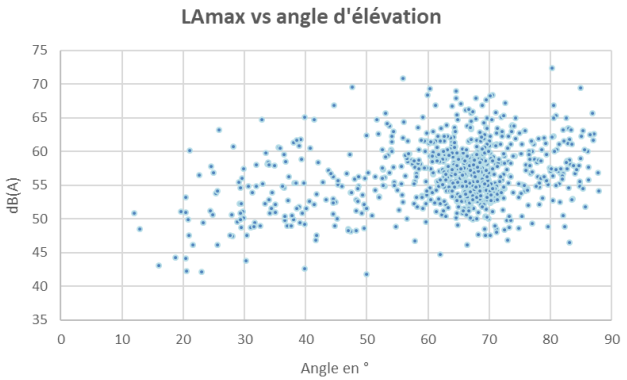


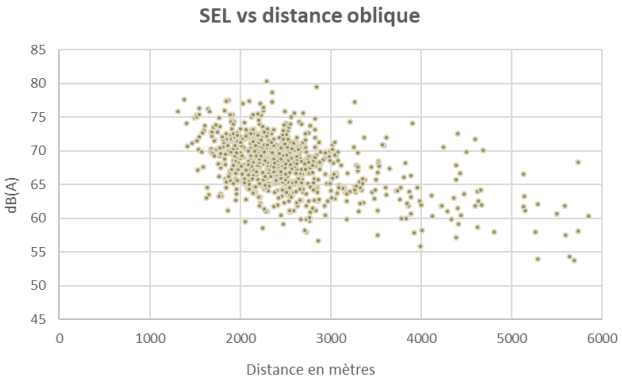
		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
Nombre moyen de survols	Journée complète (24h)	**13**	**ND**	**20**
	Journée (6h-18h)	9	ND	14
	Soirée (18h-22h)	2	ND	3
	Nuit (22h-6h)	2	ND	3
NA50	Journée complète (24h)	12	ND	19
	Journée (6h-18h)	9	ND	14
	Soirée (18h-22h)	2	ND	3
	Nuit (22h-6h)	2	ND	3
NA55	Journée complète (24h)	9	ND	13
	Journée (6h-18h)	7	ND	10
	Soirée (18h-22h)	2	ND	2
	Nuit (22h-6h)	1	ND	1
NA62	Journée complète (24h)	2	ND	3
	Journée (6h-18h)	2	ND	2
	Soirée (18h-22h)	1	ND	0
	Nuit (22h-6h)	1	ND	0
NA65	Journée complète (24h)	1	ND	1
	Journée (6h-18h)	1	ND	1
	Soirée (18h-22h)	1	ND	0
	Nuit (22h-6h)	1	ND	0
NA70	Journée complète (24h)	1	ND	0
	Journée (6h-18h)	1	ND	0
	Soirée (18h-22h)	1	ND	0
	Nuit (22h-6h)	1	ND	0

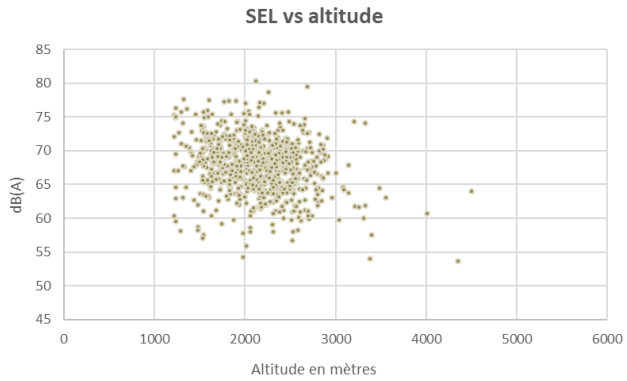
60800-LEVIGNEN-ETOILE - Indicateurs événementiels en fonction des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

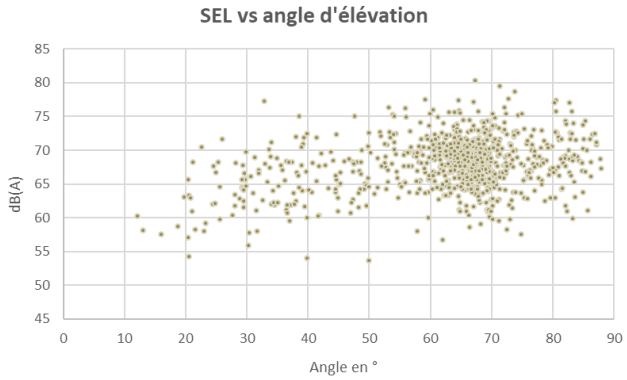


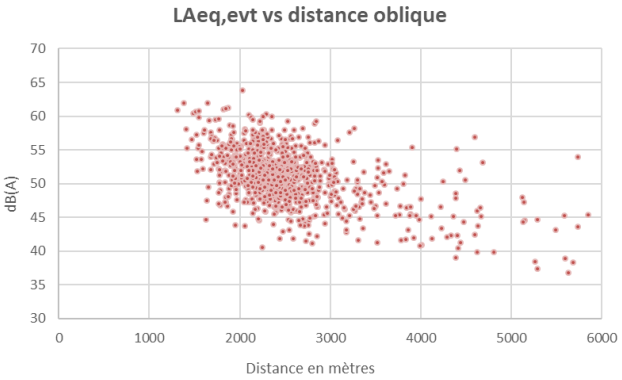


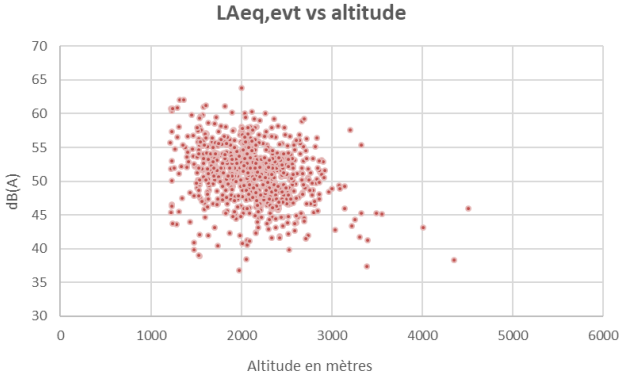


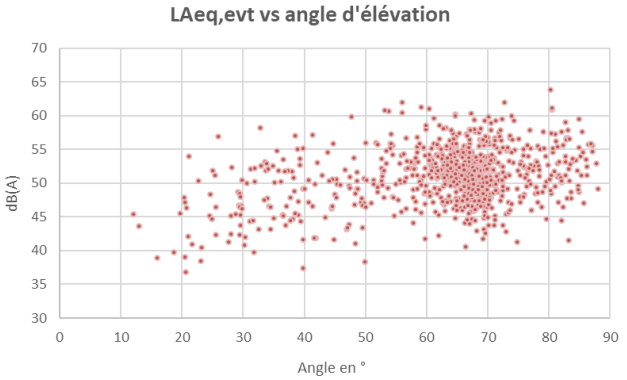




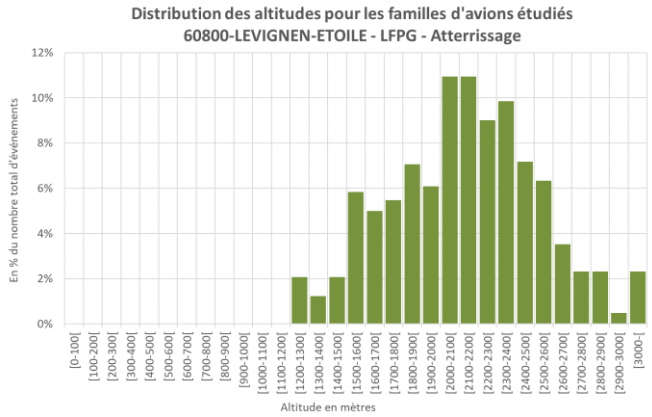


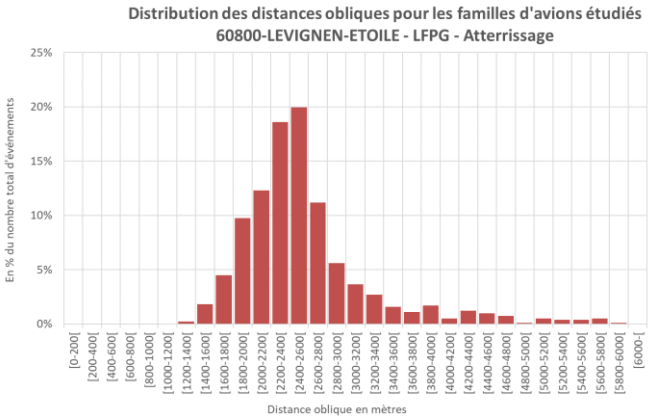


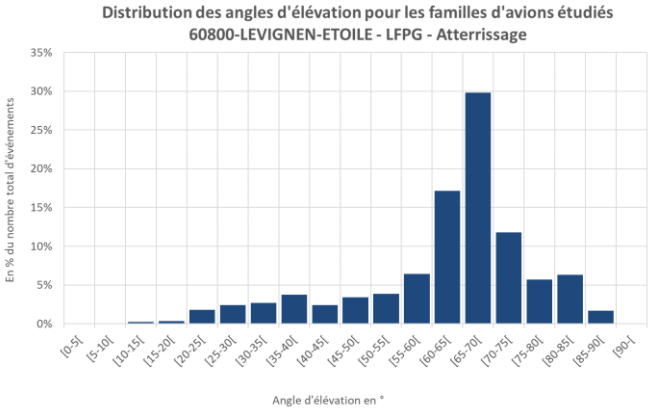




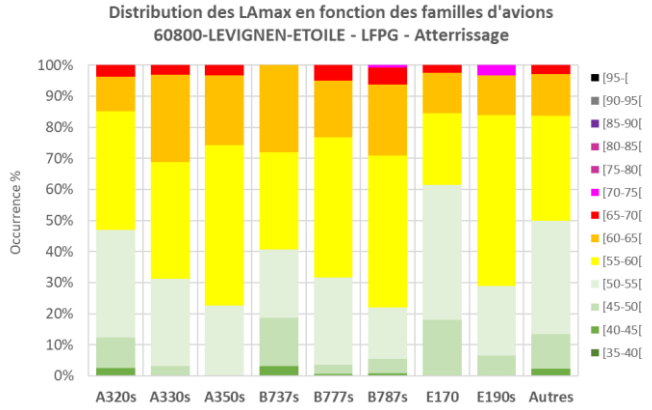
60800-LEVIGNEN-ETOILE - Distribution des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

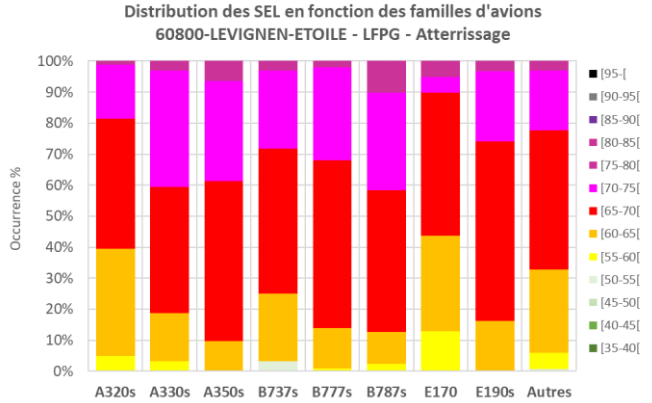


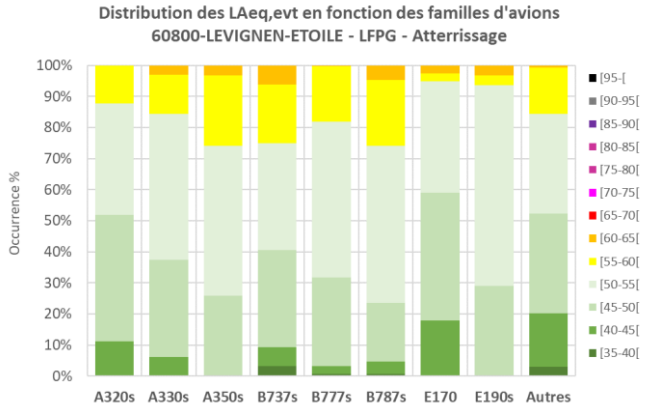




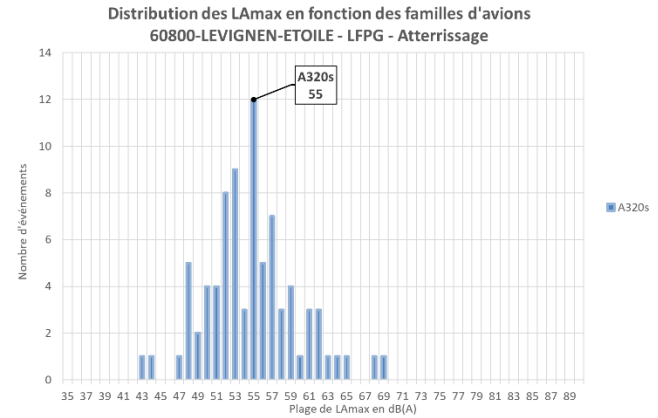
60800-LEVIGNEN-ETOILE - Distribution des indicateurs événementiels – Pour l'ensemble des atterrissages

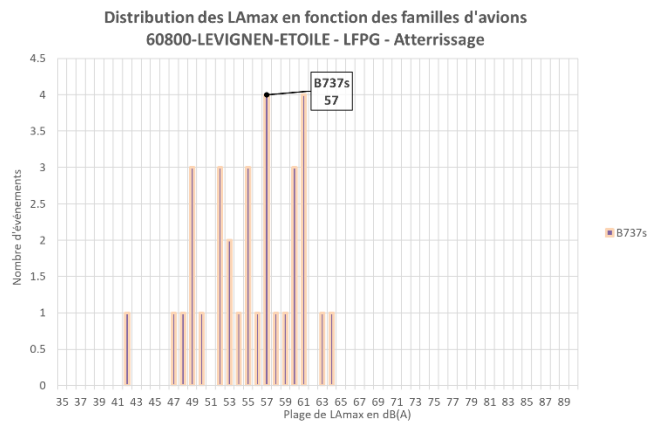


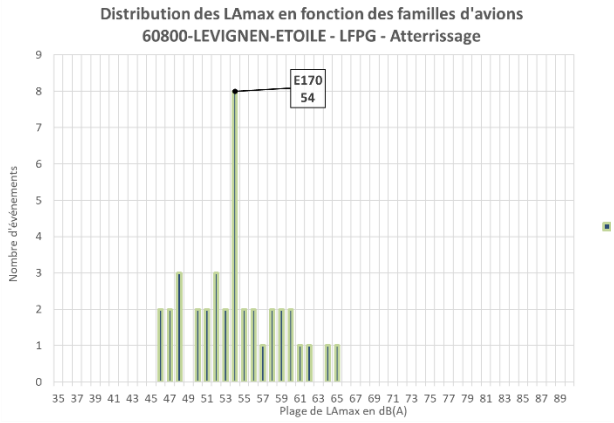


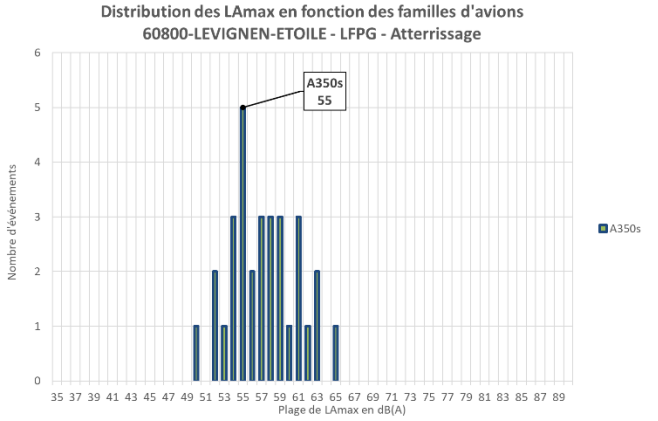


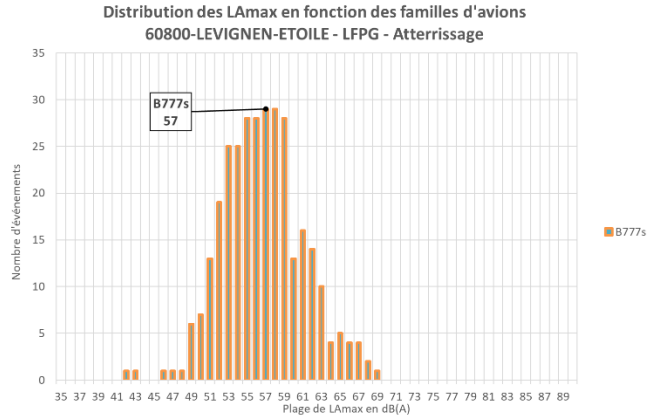
60800-LEVIGNEN-ETOILE - Distribution des LAMAX,1s – Pour l'ensemble des atterrissages

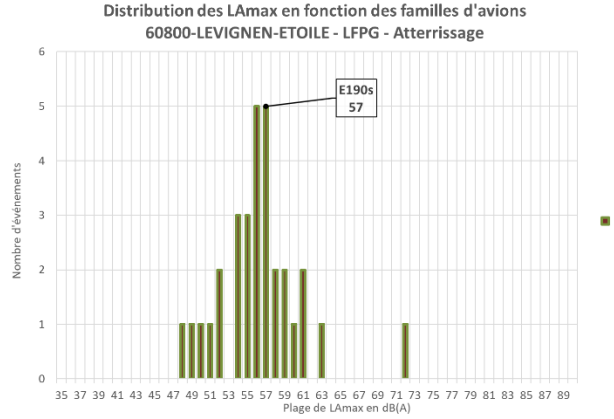


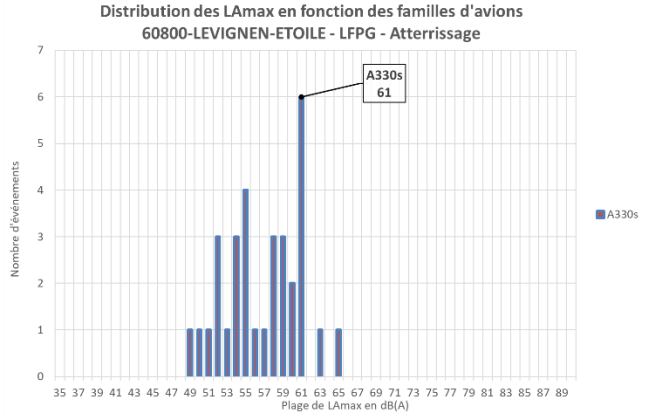


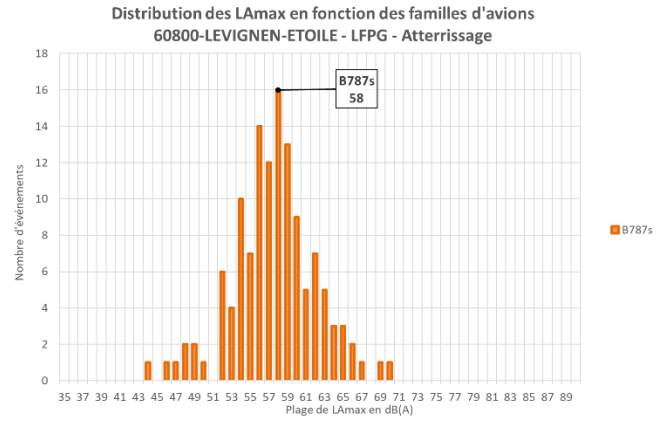


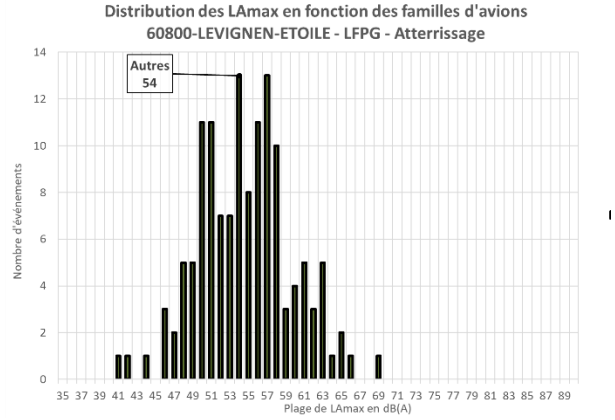




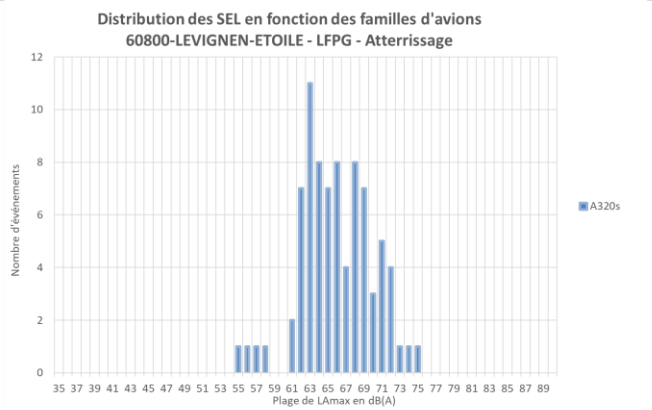


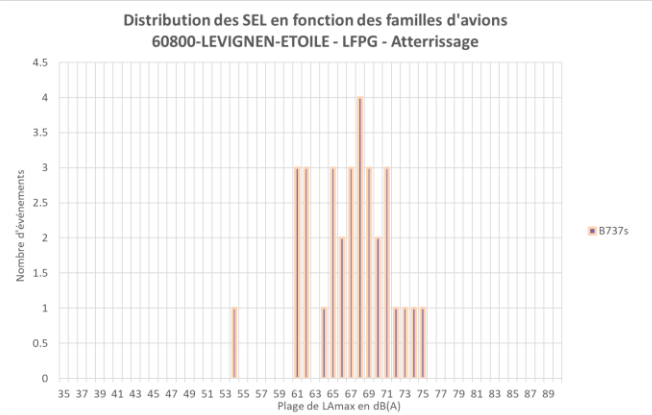


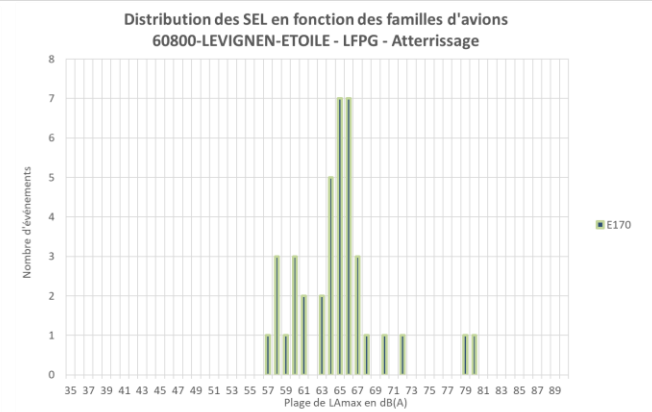


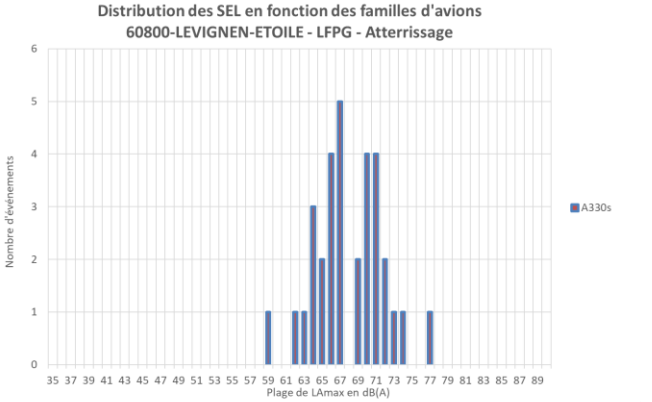


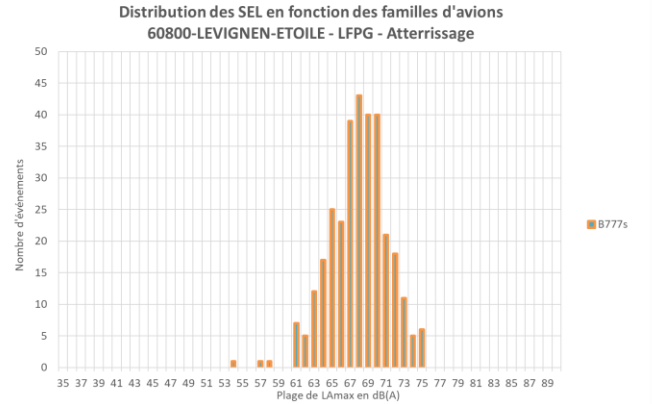
60800-LEVIGNEN-ETOILE - Distribution des SEL – Pour l'ensemble des atterrissages

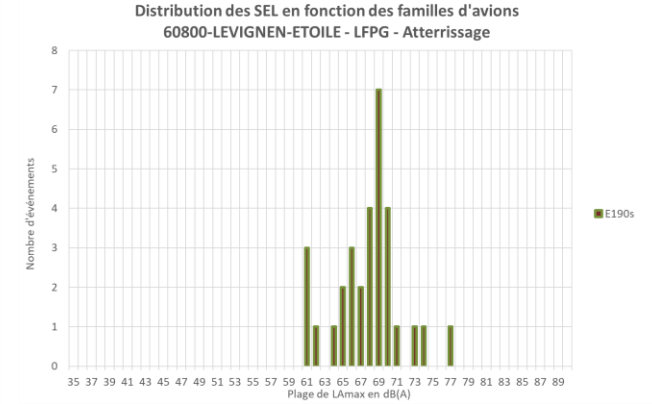


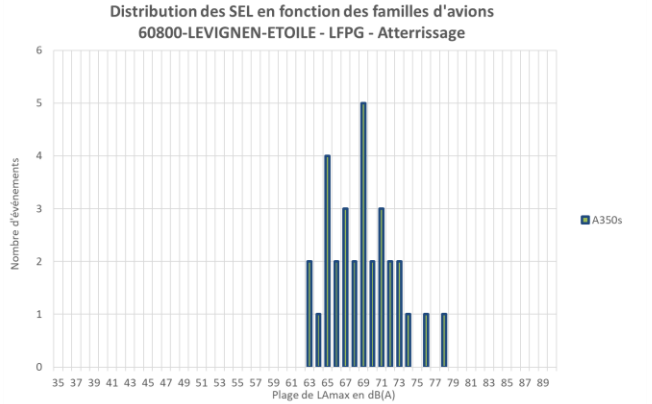


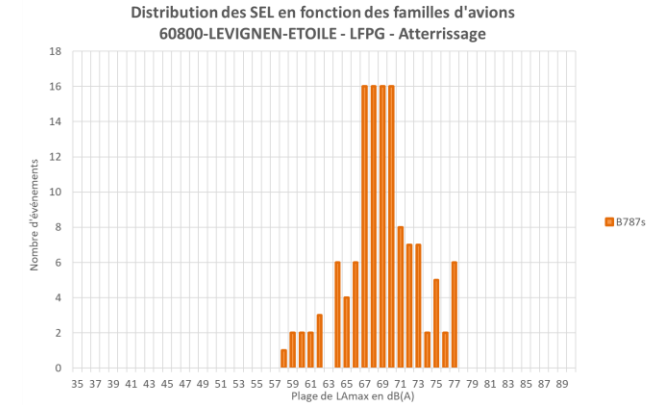


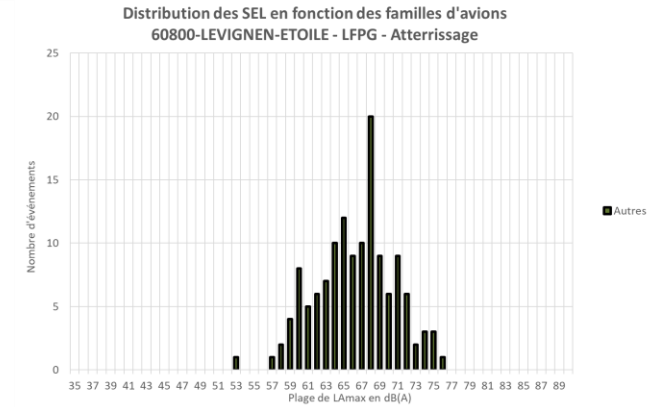




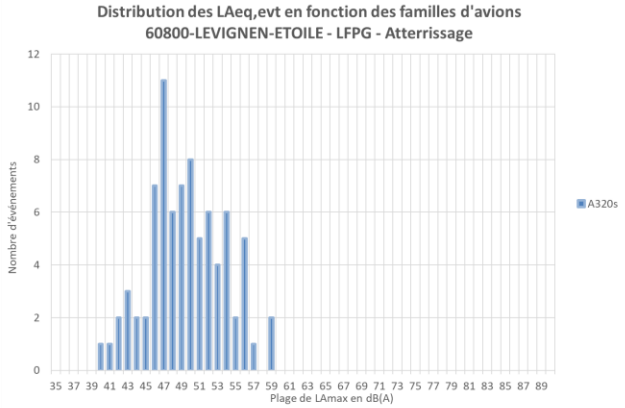


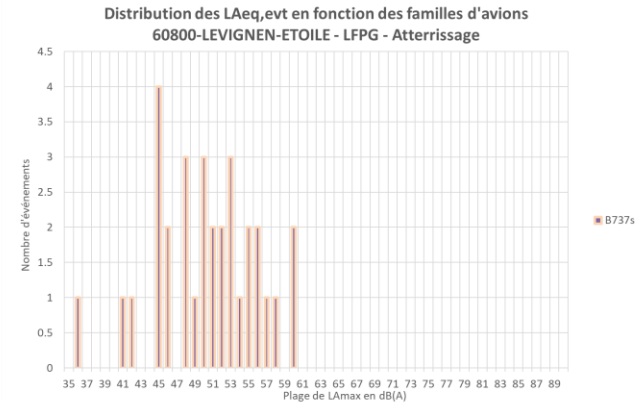


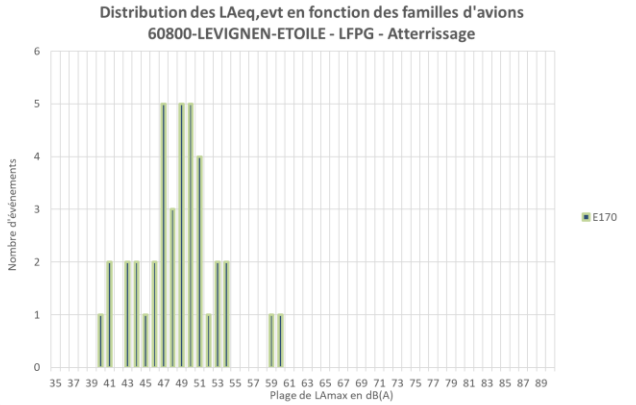


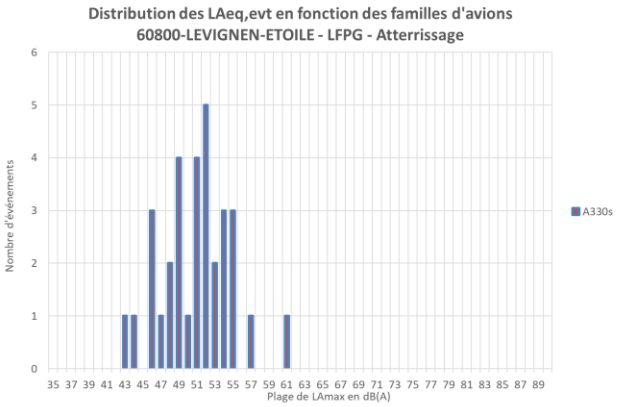


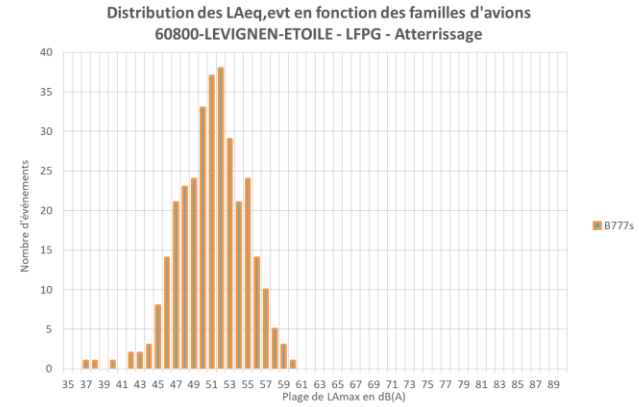
60800-LEVIGNEN-ETOILE - Distribution des LAeq,evt – Pour l'ensemble des atterrissages

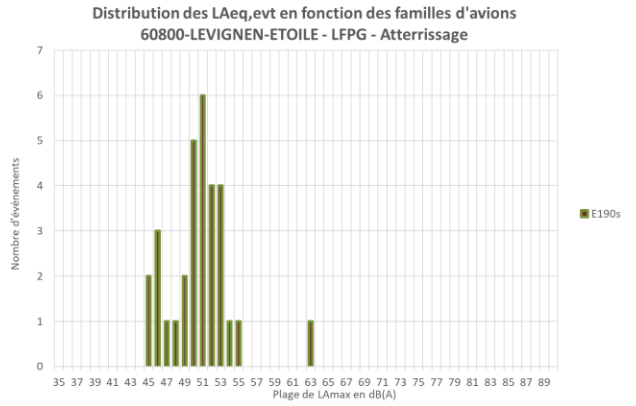


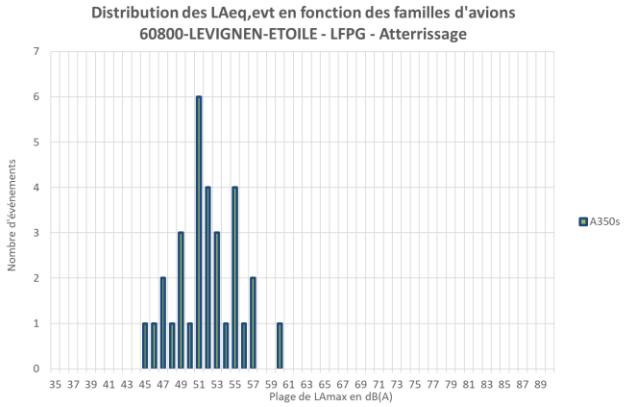


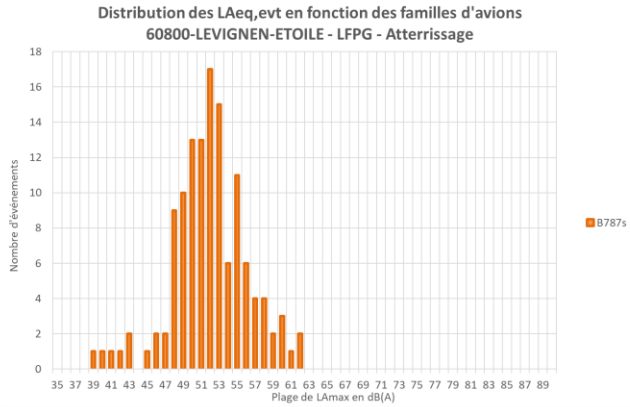


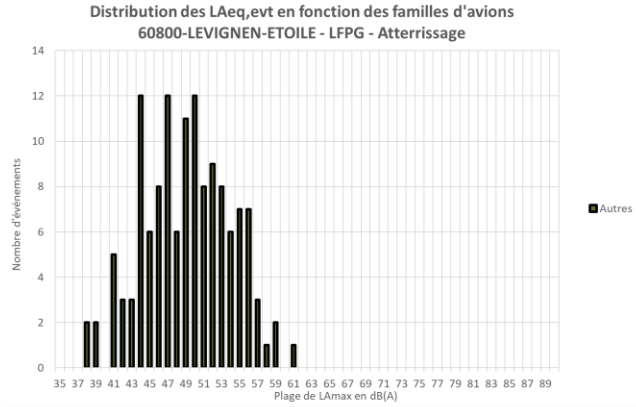












60800-LEVIGNEN-ETOILE - Distribution des indicateurs acoustiques par familles d'avions – Pour l'ensemble des atterrissages

	LAmax,1s									SEL									LAeq,evt								
dB(A)	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0
41	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	2	0	5
42	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	2	1	0	0	3
43	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	2	2	2	0	3
44	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	3	0	2	0	12
45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	4	8	1	1	2	6
46	0	0	0	0	1	1	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	3	1	2	14	2	2	3	8
47	1	0	0	1	1	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	1	2	0	21	2	5	1	12
48	5	0	0	1	1	2	3	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	2	1	3	23	9	3	1	6
49	2	1	0	3	6	2	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	4	3	1	24	10	5	2	11
50	4	1	1	1	7	1	2	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1	1	3	33	13	5	5	12
51	4	1	0	0	13	0	2	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	4	6	2	37	13	4	6	8
52	8	3	2	3	19	6	3	2	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	5	4	2	38	17	1	4	9
53	9	1	1	2	25	4	2	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	2	3	3	29	15	2	4	8
54	3	3	3	1	25	10	8	3	13	0	0	0	1	1	0	0	0	0	6	3	1	1	21	6	2	1	6
55	12	4	5	3	28	7	2	3	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	4	2	24	11	0	1	7
56	5	1	2	1	28	14	2	5	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1	2	14	6	0	0	7
57	7	1	3	4	29	12	1	5	13	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1	1	2	1	10	4	0	0	3
58	3	3	3	1	29	16	2	2	10	1	0	0	0	1	1	3	0	2	0	0	0	1	5	4	0	0	1
59	4	3	3	1	28	13	2	2	3	0	1	0	0	0	2	1	0	4	2	0	0	0	3	2	1	0	2
60	1	2	1	3	13	9	2	1	4	0	0	0	0	0	2	3	0	8	0	0	1	2	1	3	1	0	0
61	3	6	3	4	16	5	1	2	5	2	0	0	3	7	2	2	3	5	0	1	0	0	0	1	0	0	1
62	3	0	1	0	14	7	1	0	3	7	1	0	3	5	3	0	1	6	0	0	0	0	0	2	0	0	0
63	1	1	2	1	10	5	0	1	5	11	1	2	0	12	0	2	0	7	0	0	0	0	0	0	0	1	0
64	1	0	0	1	4	3	1	0	1	8	3	1	1	17	6	5	1	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
65	1	1	1	0	5	3	1	0	2	7	2	4	3	25	4	7	2	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
66	0	0	0	0	4	2	0	0	1	8	4	2	2	23	6	7	3	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
67	0	0	0	0	4	1	0	0	0	4	5	3	3	39	16	3	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
68	1	0	0	0	2	0	0	0	0	8	0	2	4	43	16	1	4	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0
69	1	0	0	0	1	1	0	0	1	7	2	5	3	40	16	0	7	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	4	2	2	40	16	1	4	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	4	3	3	21	8	0	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	2	2	1	18	7	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	11	7	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	5	2	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	6	5	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
89	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

60800-LEVIGNEN-ETOILE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
E195	1	0.12%	**63.6**	63.6	**74.1**	74.1	**55.4**	55.4	3327	3327	3905	3905	58	58
BE20	1	0.12%	**59.0**	59.0	**70.2**	70.2	**55.3**	55.3	1535	1535	1541	1541	85	85
B78X	9	1.09%	**58.9**	60.6	**70.9**	71.9	**53.4**	55.0	2069	1992	2382	2472	62	64
MD11	30	3.65%	**58.8**	57.8	**69.9**	69.4	**52.9**	52.7	2029	2037	2504	2399	61	65
B789	114	13.87%	**58.0**	58.0	**69.2**	69.1	**52.3**	52.3	2147	2136	2504	2469	64	66
A332	15	1.82%	**57.8**	59.4	**68.8**	70.0	**51.5**	52.5	2154	2153	2548	2419	63	66
A359	31	3.77%	**57.7**	57.7	**69.3**	69.4	**52.3**	52.1	2200	2173	2553	2463	65	68
B744	2	0.24%	**57.7**	57.7	**69.9**	69.9	**51.9**	51.9	2025	2025	2109	2109	74	74
B77W	170	20.68%	**57.6**	57.1	**68.6**	68.8	**51.8**	52.1	2237	2253	2547	2452	66	68
B788	4	0.49%	**57.6**	57.5	**69.9**	69.6	**52.6**	52.9	2258	2223	2512	2534	65	68
E55P	1	0.12%	**57.4**	57.4	**68.1**	68.1	**53.1**	53.1	1734	1734	1753	1753	82	82
A321	3	0.36%	**57.0**	56.6	**68.9**	68.1	**51.4**	50.8	2028	1833	2196	2069	69	62
B772	58	7.06%	**56.9**	56.9	**68.6**	69.1	**51.4**	51.6	2098	2137	2514	2372	63	67
A333	17	2.07%	**56.7**	55.3	**68.2**	67.8	**51.2**	51.1	1876	1745	2242	2091	59	61
B77L	87	10.58%	**56.6**	56.3	**67.8**	68.2	**50.8**	51.4	2091	2081	2591	2421	60	64
E190	30	3.65%	**56.6**	56.7	**68.0**	68.9	**50.9**	51.2	2024	1888	2332	2105	63	64
AT43	4	0.49%	**56.3**	57.5	**67.3**	68.5	**50.5**	51.6	2325	2275	3499	3417	47	51
A318	23	2.80%	**56.0**	55.0	**66.8**	66.5	**50.4**	50.1	2071	2025	2572	2228	63	69
B734	32	3.89%	**55.7**	56.1	**67.4**	68.0	**50.8**	50.9	2091	2151	2624	2448	60	66
B763	50	6.08%	**55.4**	55.6	**67.2**	67.7	**50.1**	49.9	2094	2125	2644	2374	59	64
A320	44	5.35%	**54.9**	55.4	**66.1**	66.1	**49.7**	49.5	2047	2068	2548	2383	61	66
E170	39	4.74%	**54.6**	54.6	**65.2**	65.5	**49.1**	49.1	2086	2096	2583	2368	61	66
A319	11	1.34%	**54.6**	52.7	**65.6**	64.5	**49.4**	48.4	2232	2222	2554	2499	66	67
A306	2	0.24%	**54.6**	54.6	**66.5**	66.5	**48.0**	48.0	2160	2160	2392	2392	64	64
AT73	3	0.36%	**54.2**	54.5	**66.8**	66.5	**50.0**	50.3	1968	1840	2510	2453	55	49
AT72	14	1.70%	**53.7**	53.4	**65.0**	65.0	**47.6**	46.6	2264	2246	2970	2851	55	54
AT75	6	0.73%	**53.7**	52.6	**66.0**	66.2	**48.9**	48.0	2101	2279	2885	2979	52	49
FA10	1	0%	**53.2**	53.2	**65.3**	65.3	**47.3**	47.3	1740	1740	2048	2048	58	58
B752	20	2.43%	**49.6**	50.0	**61.9**	62.2	**44.2**	44.5	2402	2346	3015	2595	62	68

60800-LEVIGNEN-ETOILE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 27 (doublet Nord)

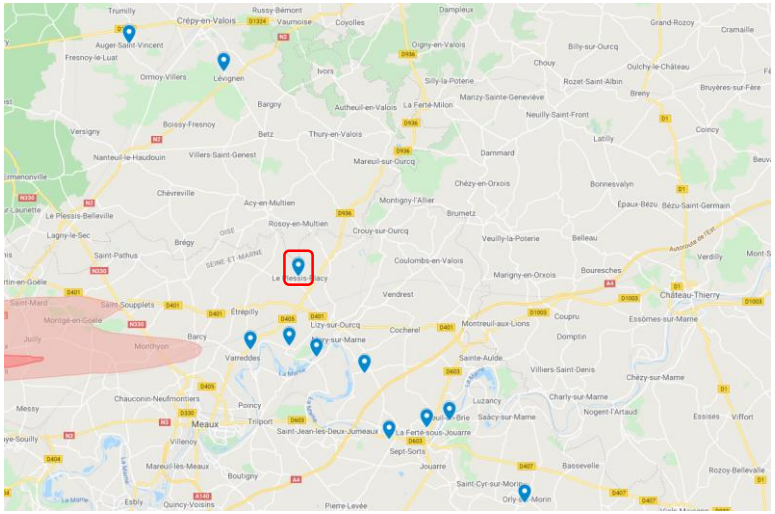
			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
MD11	18	5.19%	**59.4**	58.6	**70.1**	69.3	**53.2**	52.8	2084	2098	2673	2528	59	63
A320	11	3.18%	**58.8**	56.3	**68.2**	67.1	**51.9**	49.5	2157	2193	2330	2302	69	69
A332	7	2.02%	**58.4**	59.4	**68.9**	70.0	**52.3**	52.9	2175	2243	2437	2271	67	68
B789	34	9.80%	**57.5**	57.9	**68.6**	68.8	**51.8**	52.1	2337	2385	2646	2574	65	67
B77W	67	19.31%	**57.2**	56.9	**68.3**	68.5	**51.5**	51.2	2321	2350	2551	2485	68	68
B744	1	0.29%	**56.7**	56.7	**68.0**	68.0	**50.3**	50.3	2346	2346	2410	2410	77	77
B772	16	4.62%	**56.6**	56.7	**69.1**	70.3	**51.3**	51.4	2282	2211	2469	2389	69	68
E190	6	1.73%	**56.5**	56.4	**68.6**	68.3	**50.9**	51.2	2235	2207	2503	2340	66	61
B77L	60	17.29%	**56.5**	56.5	**67.8**	68.3	**50.8**	51.3	2159	2102	2596	2473	61	65
AT43	4	1.16%	**56.3**	57.5	**67.3**	68.5	**50.5**	51.6	2325	2275	3499	3417	47	51
B788	2	0.58%	**56.2**	56.2	**68.3**	68.3	**51.1**	51.1	2292	2292	2637	2637	61	61
B763	34	9.80%	**55.9**	56.5	**67.5**	68.2	**50.5**	50.1	2111	2167	2709	2543	58	65
A359	11	3.17%	**55.8**	55.3	**67.9**	68.3	**50.8**	50.9	2324	2329	2559	2468	68	68
A333	4	1.16%	**55.6**	54.1	**67.7**	66.3	**50.0**	49.0	2102	2115	2267	2312	69	66
B734	15	4.34%	**54.2**	53.1	**65.9**	65.7	**49.1**	48.3	2118	2145	2973	2566	55	61
AT73	3	1%	**54.2**	54.5	**66.8**	66.5	**50.0**	50.3	1968	1840	2510	2453	55	49
E170	10	2.88%	**54.1**	54.9	**64.2**	65.0	**49.2**	50.3	2227	2370	2521	2573	66	69
AT72	14	4.05%	**53.7**	53.4	**65.0**	65.0	**47.6**	46.6	2264	2246	2970	2851	55	54
AT75	6	1.73%	**53.7**	52.6	**66.0**	66.2	**48.9**	48.0	2101	2279	2885	2979	52	49
FA10	1	0%	**53.2**	53.2	**65.3**	65.3	**47.3**	47.3	1740	1740	2048	2048	58	58
B78X	1	0.29%	**52.7**	52.7	**65.0**	65.0	**49.9**	49.9	2350	2350	2489	2489	71	71
A318	4	1.15%	**51.9**	51.4	**63.7**	63.7	**47.7**	47.1	2606	2632	3123	3225	59	56
B752	17	4.90%	**49.8**	49.9	**61.9**	61.8	**44.1**	44.4	2488	2376	2991	2625	64	68

FICHE DE RÉSULTATS – 77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS

Rue de la Ferme du Pré – 77440-LE-PLESSIS-PLACY

Latitude/Longitude : **49.05872, 2.98684**
Altitude du point de mesure : 135 m

Localisation du site







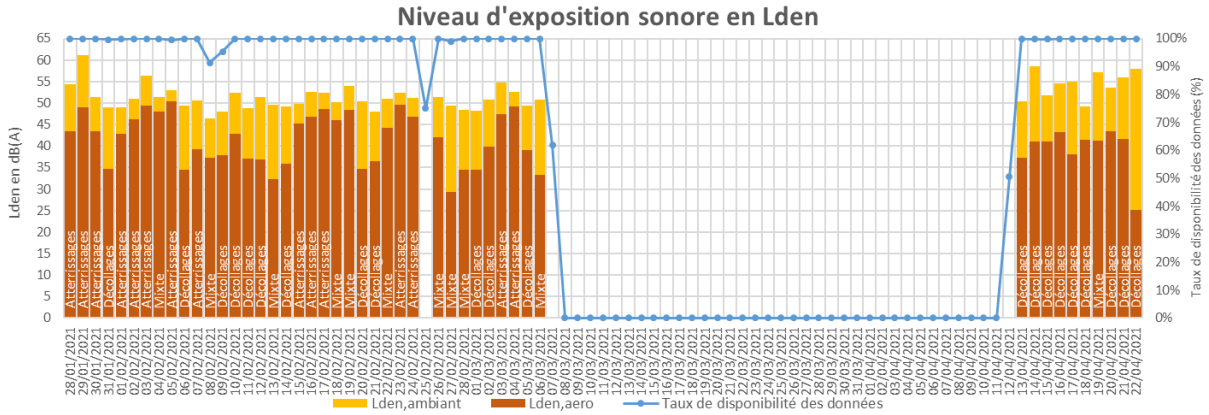
77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

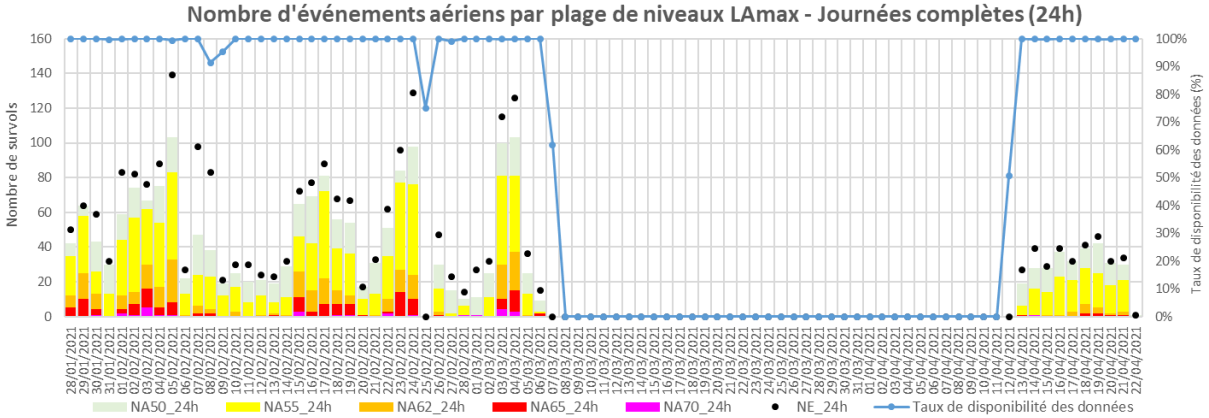
Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	247	16%	**54.9**	55.1	**66.1**	66.7	**49.5**	49.6	1381	1311	2860	2198	38	38
A330s	88	6%	**56.3**	55.2	**67.5**	67.1	**50.3**	49.6	1362	1253	3224	2826	34	30
A350s	53	3%	**54.9**	56.6	**67.1**	69.2	**49.4**	50.8	1438	1419	2716	2146	41	42
B737s	162	10%	**55.3**	57.1	**66.6**	68.3	**49.8**	51.1	1481	1518	3041	2360	39	39
B777s	350	23%	**57.3**	59.6	**68.7**	71.2	**51.7**	54.0	1447	1522	2546	2003	44	49
B787s	117	8%	**56.7**	58.7	**68.6**	70.7	**51.4**	53.1	1423	1393	2716	2038	43	42
E170	54	3%	**54.8**	55.9	**65.8**	66.9	**49.3**	50.5	1350	1232	2453	2000	43	43
E190s	106	7%	**55.6**	55.5	**66.8**	67.1	**50.1**	50.1	1403	1344	2728	2129	40	43
Autres	370	24%	**58.2**	58.8	**69.4**	69.8	**52.6**	53.1	1565	1536	2367	2068	48	50

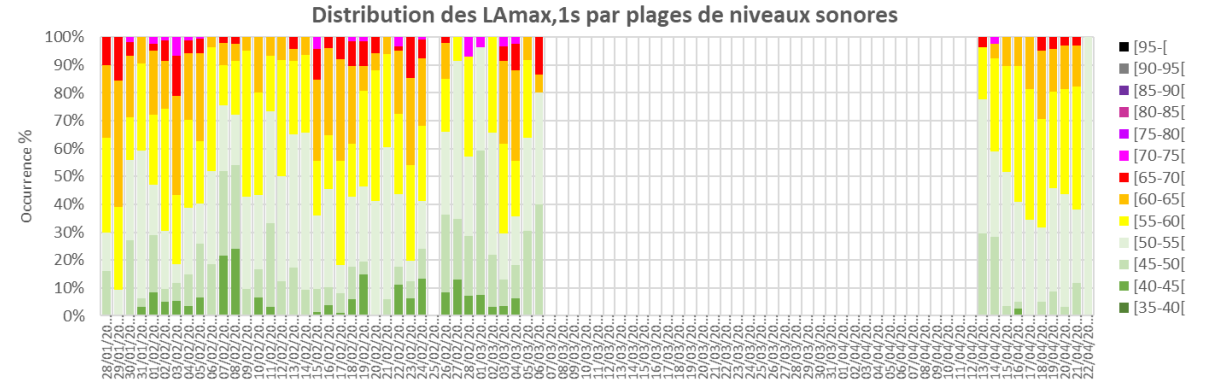
77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 27 (doublet Nord)

Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	77	11%	**59.8**	59.6	**70.2**	70.0	**53.9**	54.0	1547	1529	1962	1904	54	54
A330s	31	4%	**64.7**	64.8	**75.0**	75.8	**59.0**	58.9	1542	1531	1959	1910	53	53
A350s	17	2%	**58.4**	57.5	**70.6**	70.2	**52.9**	52.2	1612	1582	1995	2009	55	54
B737s	57	8%	**62.2**	61.9	**72.7**	72.7	**56.6**	57.1	1620	1541	2039	2030	55	53
B777s	153	21%	**62.2**	62.3	**73.0**	73.1	**56.5**	56.7	1576	1535	1956	1927	55	54
B787s	34	5%	**61.2**	61.7	**72.6**	73.6	**55.8**	56.2	1584	1542	1867	1895	60	61
E170	18	3%	**58.5**	58.2	**69.4**	69.8	**52.9**	53.0	1575	1532	1914	1936	57	53
E190s	37	5%	**59.8**	60.4	**71.1**	71.5	**54.3**	55.2	1605	1537	1969	1929	56	54
Autres	291	41%	**60.0**	59.7	**70.9**	70.3	**54.3**	54.0	1600	1539	2071	2006	53	53

77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Journées complètes (24h)

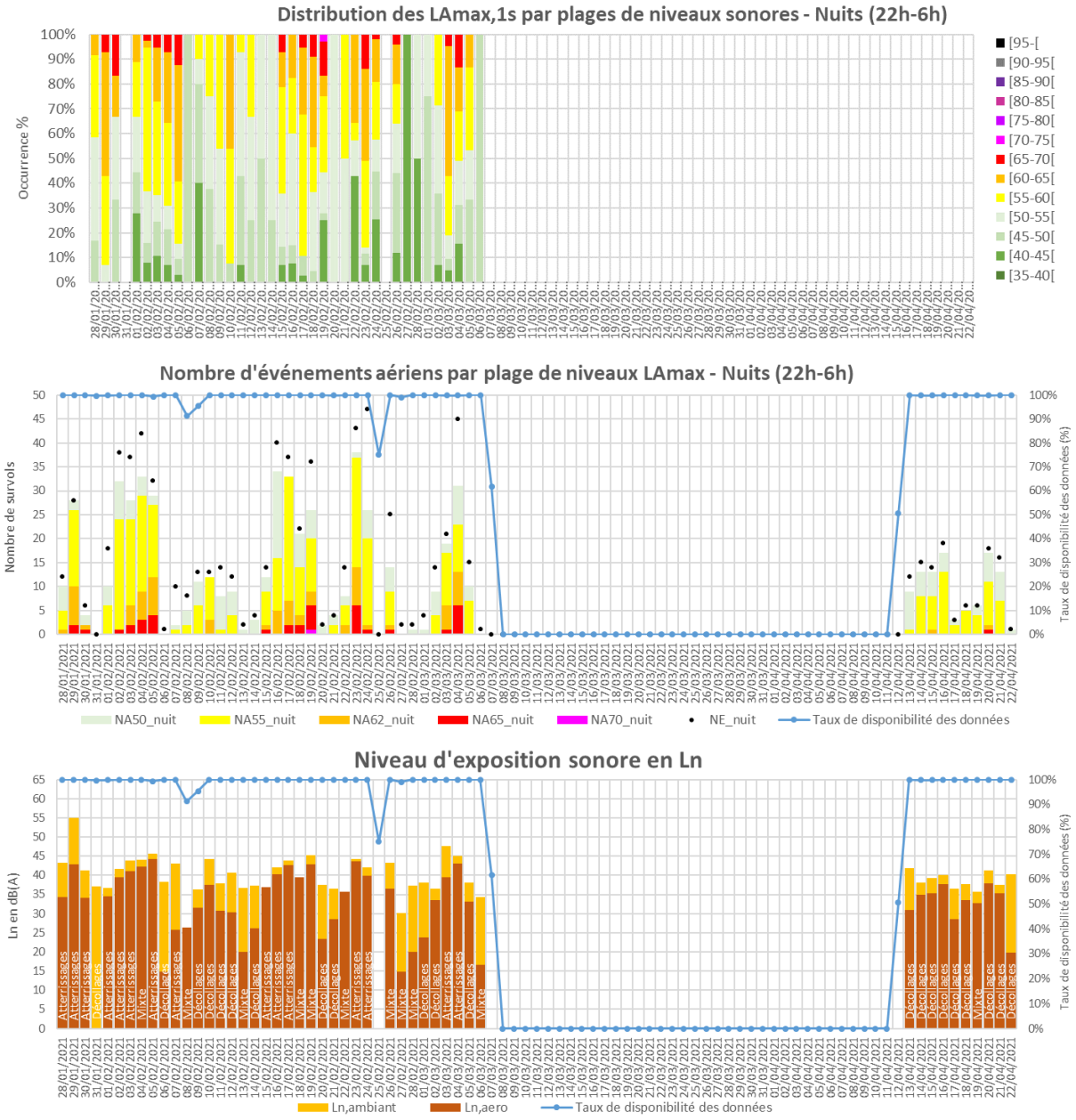






		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
% données disponibles	Journée complète (24h)	97.4%	99.7%	99.9%
LAeq ambiant	Lden	49.4	49.8	54.2
	Journée (6h-18h)	48.7	50.2	52.8
	Soirée (18h-22h)	43.4	45.2	47.5
	Nuit (22h-6h)	40.6	38.9	46.2
LAeq aérien	Lden	**41.9**	**37.8**	**47.4**
	Journée (6h-18h)	37.1	32.7	43.0
	Soirée (18h-22h)	35.5	32.6	41.1
	Nuit (22h-6h)	35.3	31.0	40.6
% de bruit aérien	Lden	18%	6%	21%
	Journée (6h-18h)	7%	2%	11%
	Soirée (18h-22h)	16%	5%	23%
	Nuit (22h-6h)	29%	16%	28%

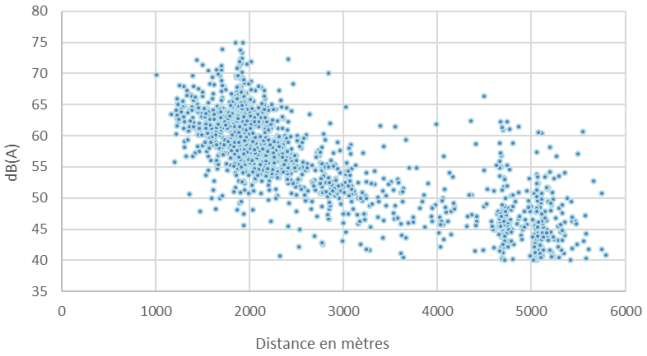
77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Nuits (22h-6h)



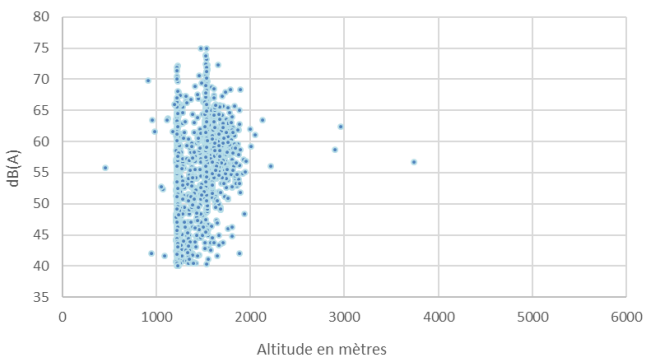
		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
Nombre moyen de survols	Journée complète (24h)	**53**	**ND**	**90**
	Journée (6h-18h)	28	ND	49
	Soirée (18h-22h)	8	ND	13
	Nuit (22h-6h)	17	ND	29
NA50	Journée complète (24h)	43	ND	73
	Journée (6h-18h)	24	ND	41
	Soirée (18h-22h)	7	ND	10
	Nuit (22h-6h)	14	ND	22
NA55	Journée complète (24h)	30	ND	58
	Journée (6h-18h)	17	ND	32
	Soirée (18h-22h)	5	ND	7
	Nuit (22h-6h)	10	ND	18
NA62	Journée complète (24h)	10	ND	22
	Journée (6h-18h)	7	ND	13
	Soirée (18h-22h)	2	ND	3
	Nuit (22h-6h)	4	ND	5
NA65	Journée complète (24h)	5	ND	8
	Journée (6h-18h)	3	ND	5
	Soirée (18h-22h)	2	ND	1
	Nuit (22h-6h)	2	ND	2
NA70	Journée complète (24h)	2	ND	1
	Journée (6h-18h)	2	ND	1
	Soirée (18h-22h)	2	ND	0
	Nuit (22h-6h)	1	ND	0

77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS - Indicateurs événementiels en fonction des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

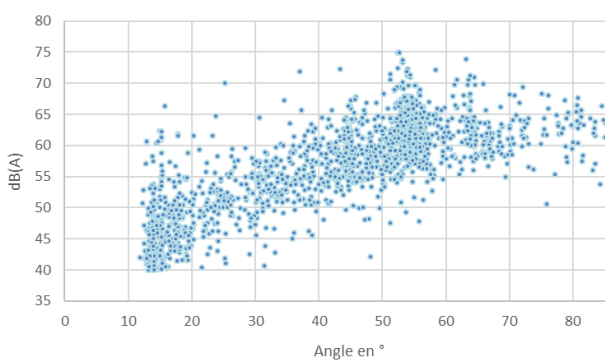
LAmax vs distance oblique



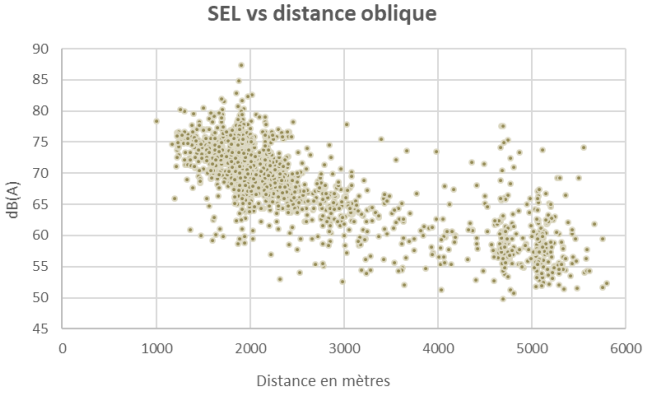
LAmax vs altitude



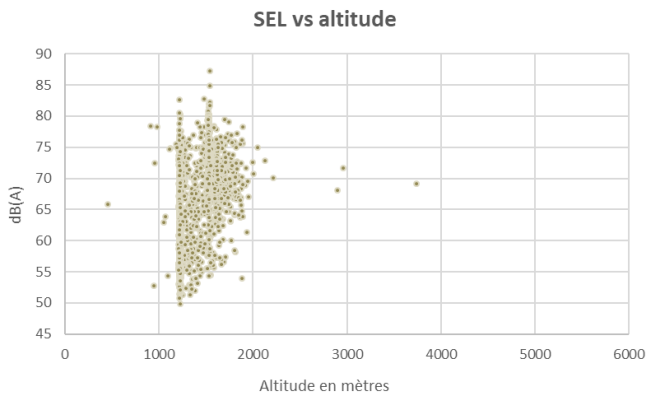
LAmax vs angle d'élévation



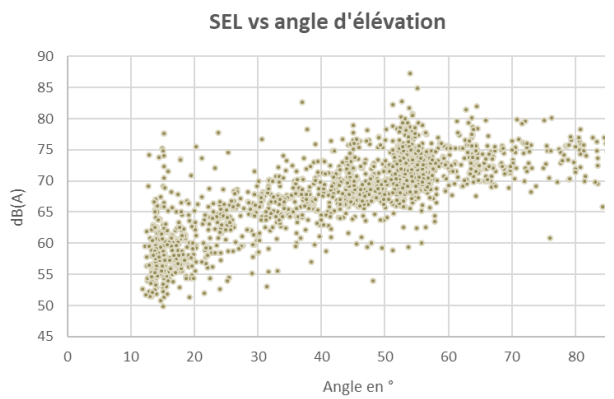
SEL vs distance oblique



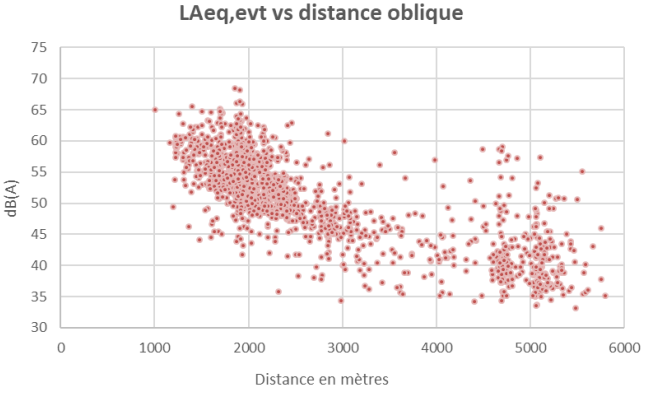
SEL vs altitude



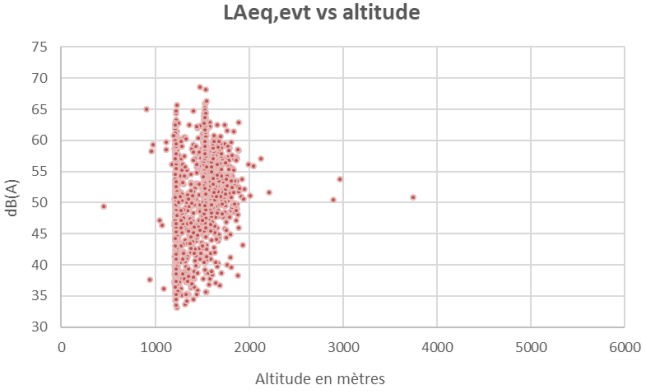
SEL vs angle d'élévation



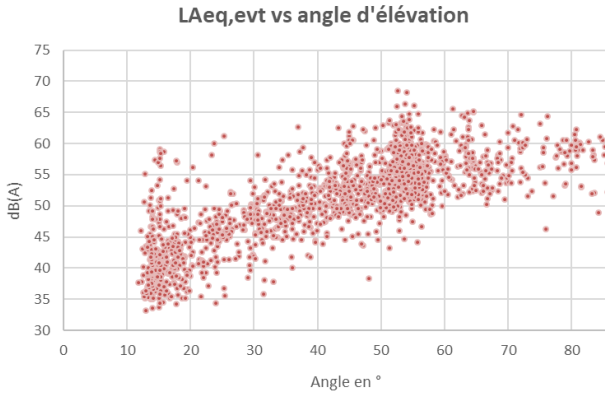
LAeq,evt vs distance oblique



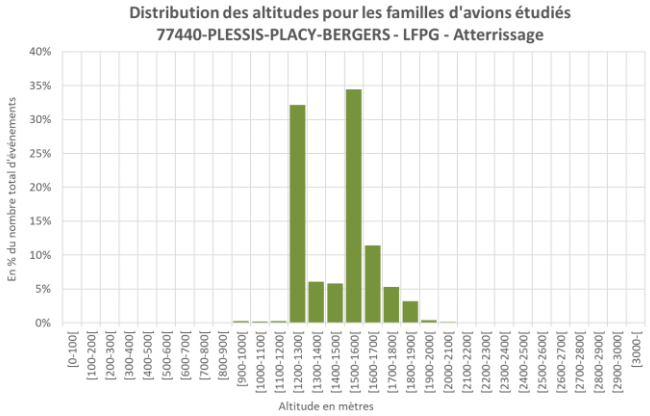
LAeq,evt vs altitude

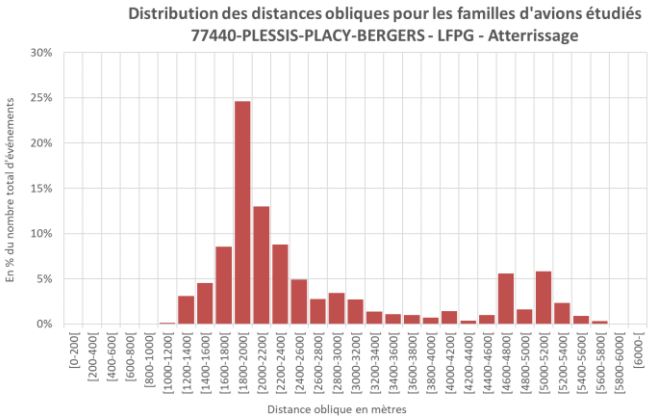


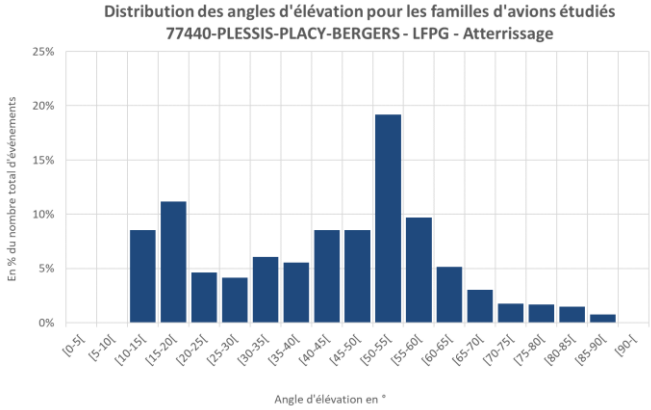
LAeq,evt vs angle d'élévation



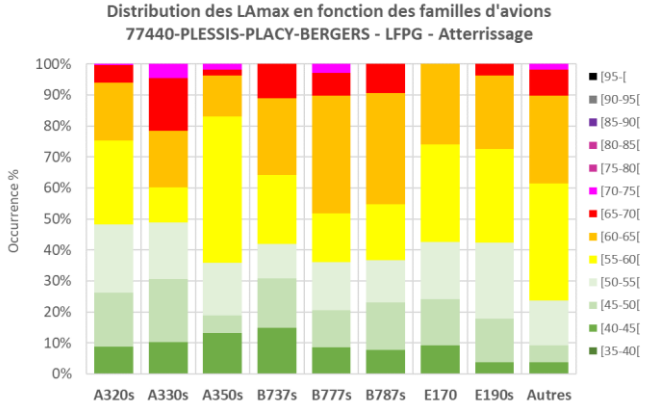
77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS - Distribution des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

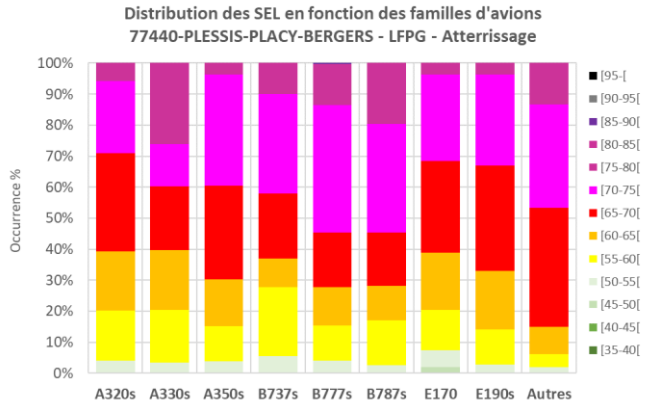


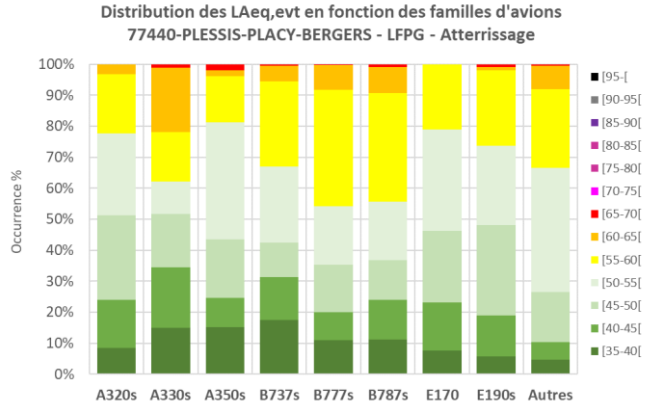




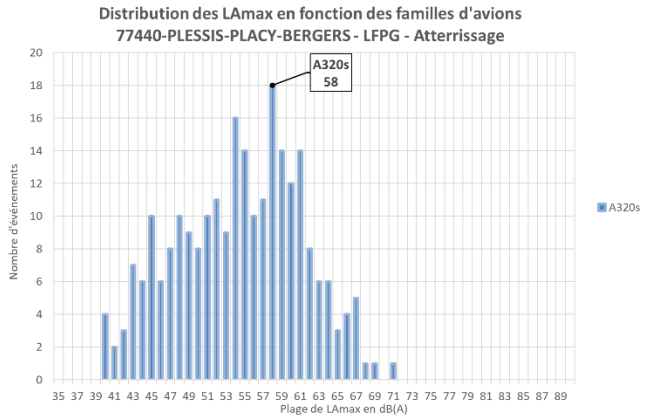
77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS - Distribution des indicateurs événementiels – Pour l'ensemble des atterrissages

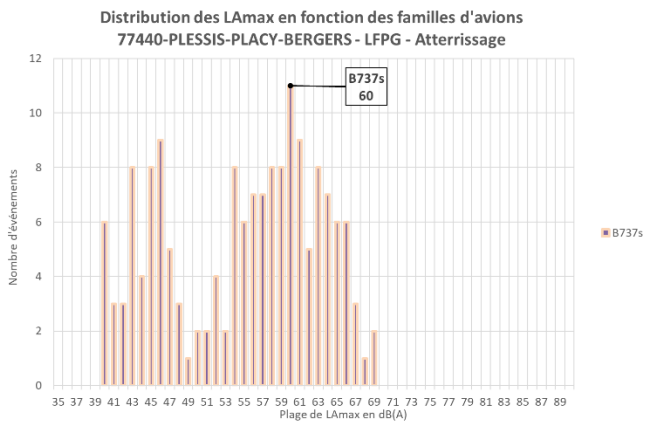


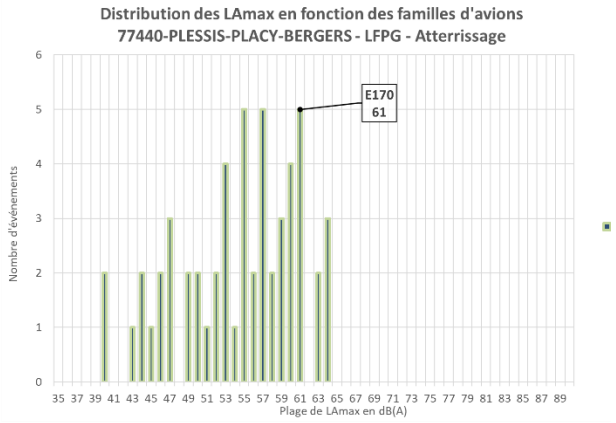


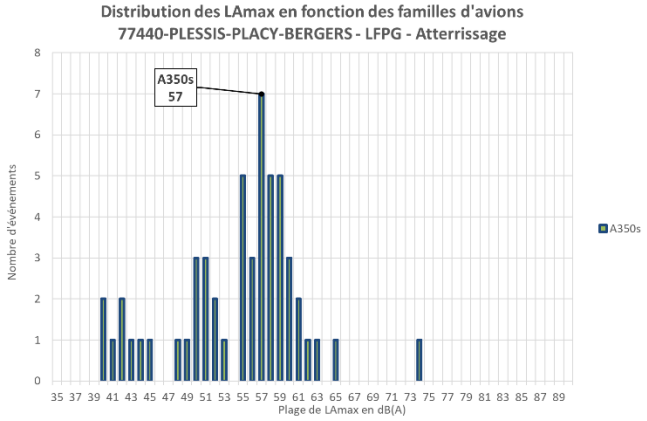


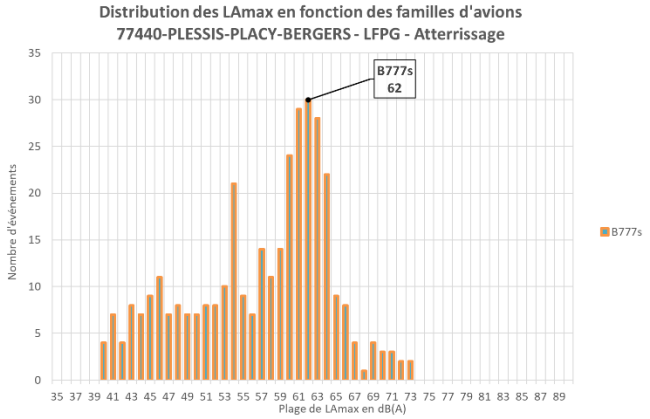
77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS - Distribution des LAMAX,1s – Pour l'ensemble des atterrissages

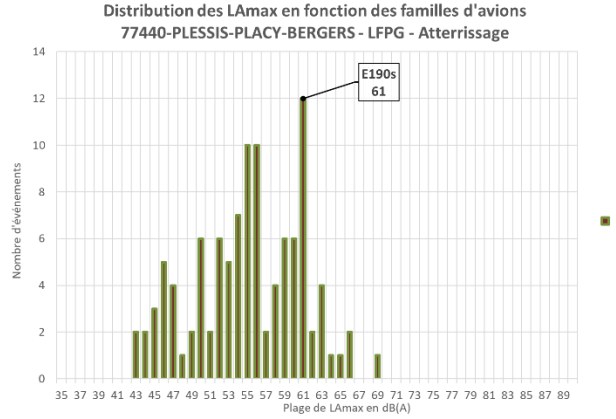


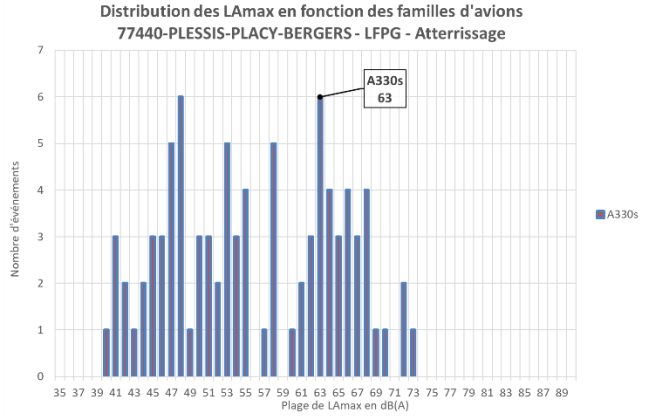


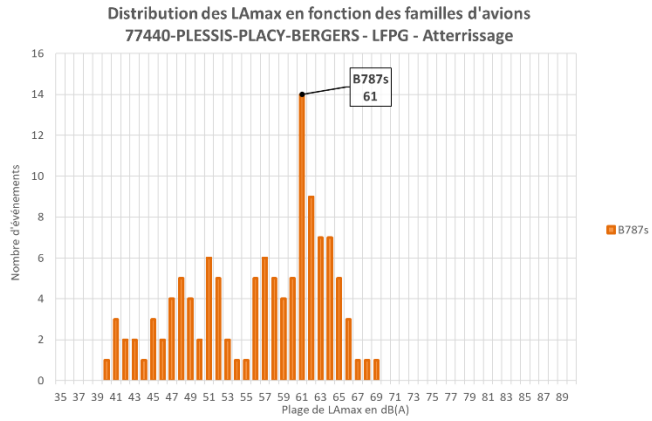


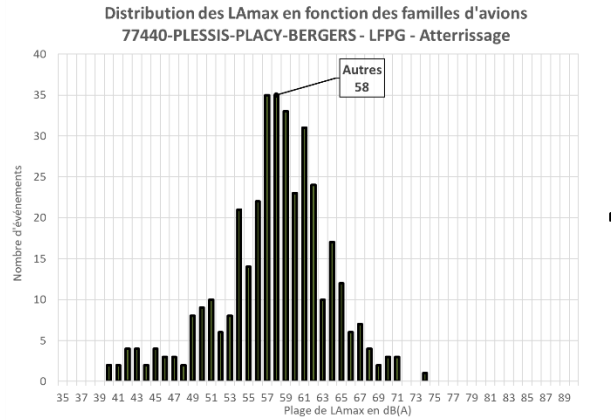




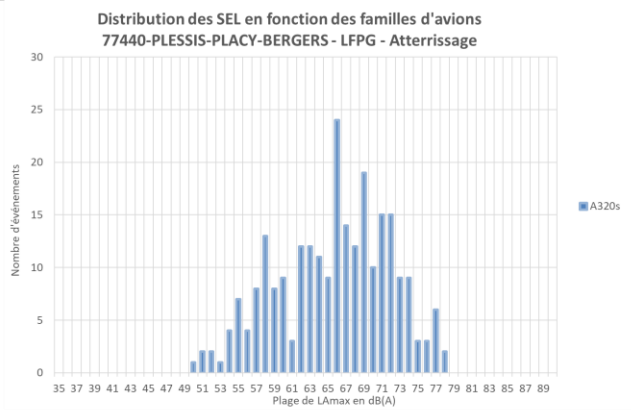


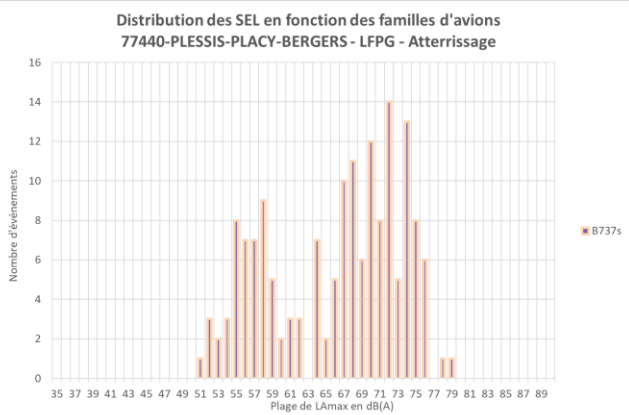


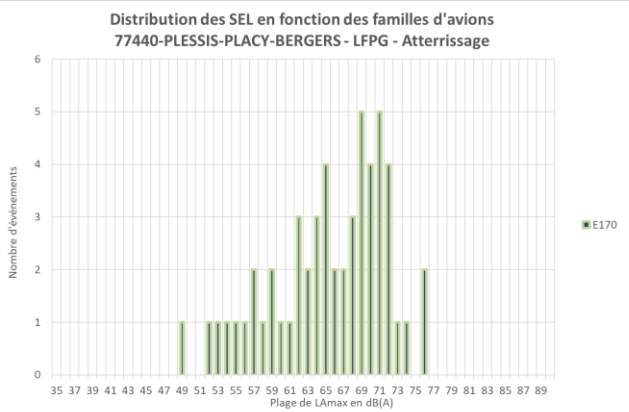


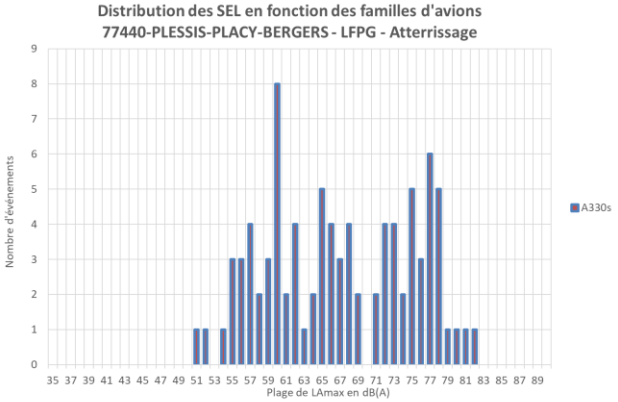


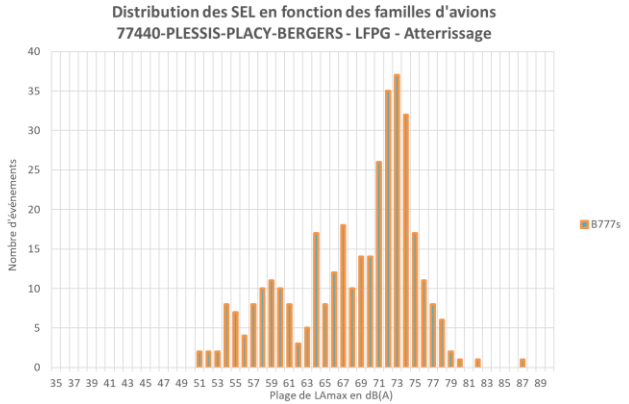
77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS - Distribution des SEL – Pour l'ensemble des atterrissages

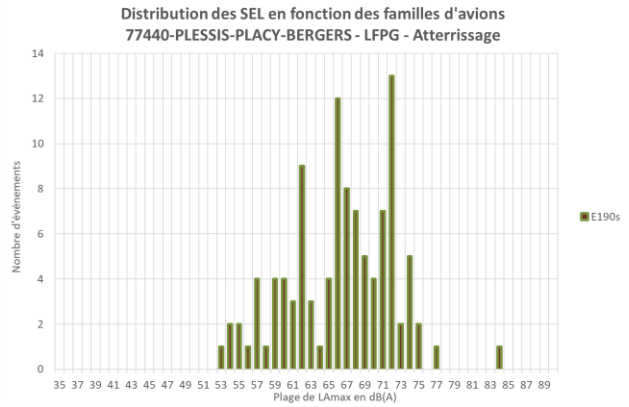


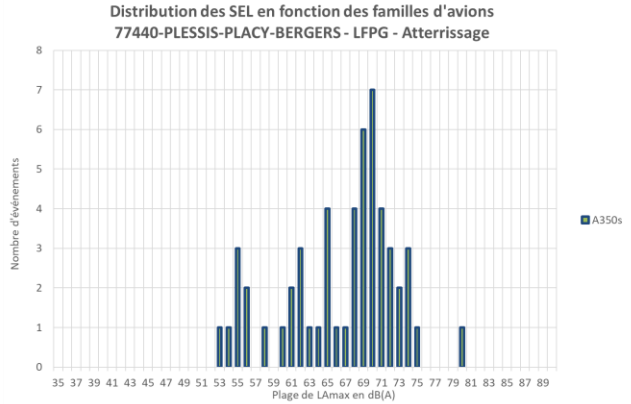


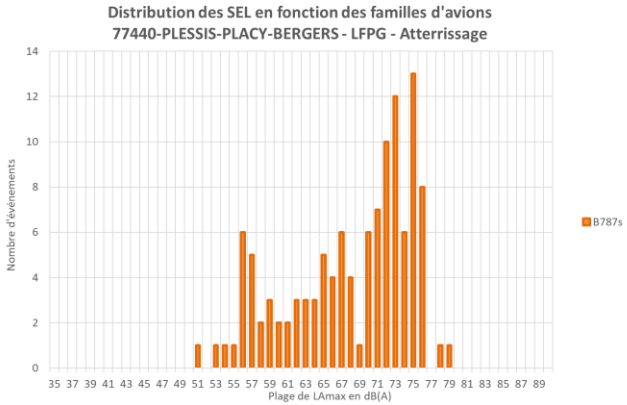


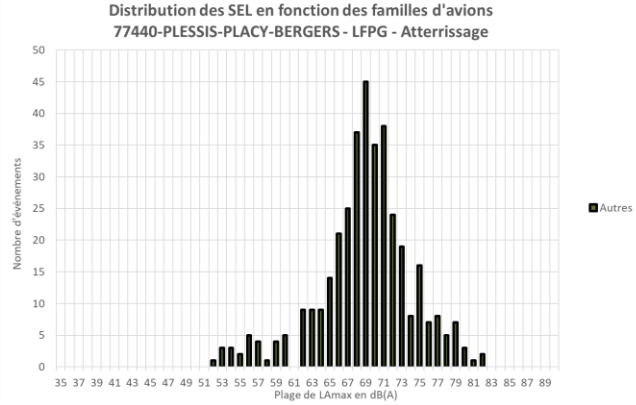




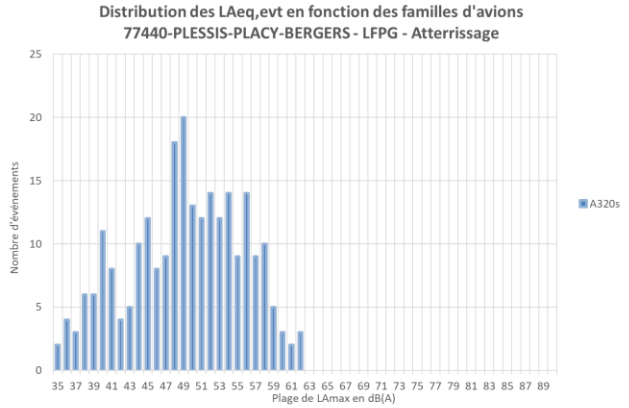


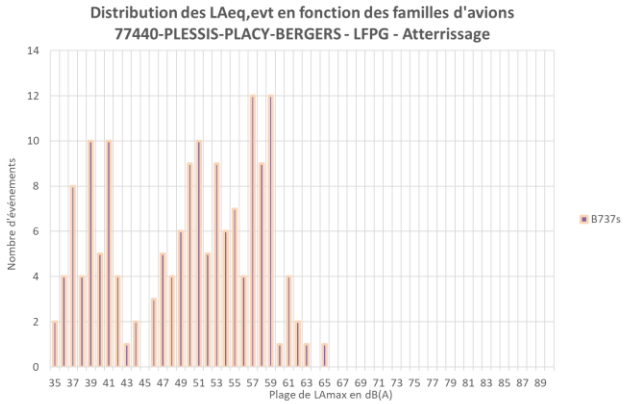


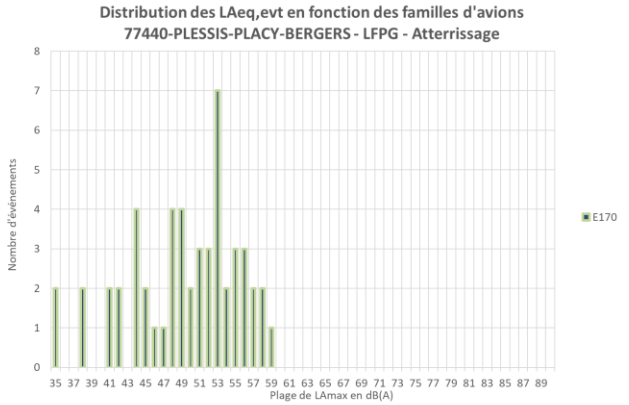


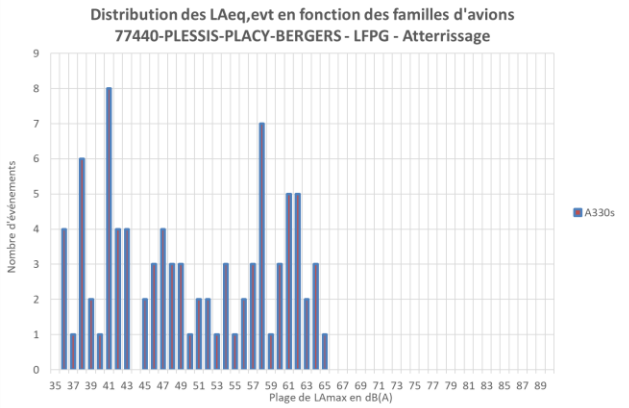


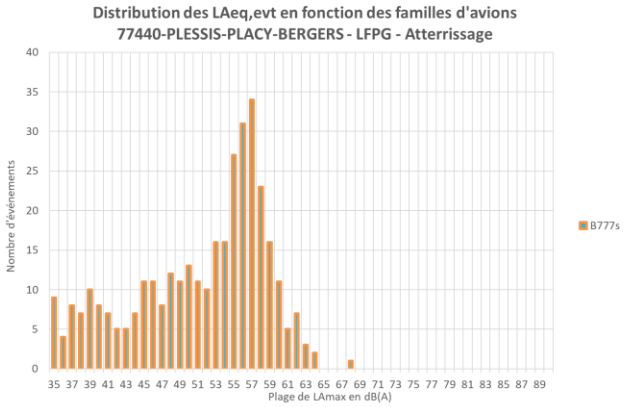
77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS - Distribution des LAeq,evt – Pour l'ensemble des atterrissages

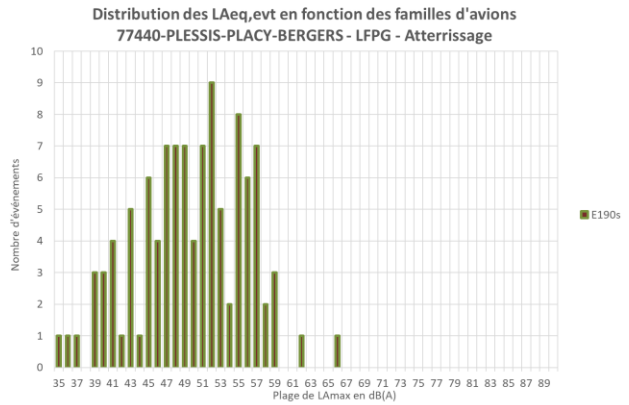


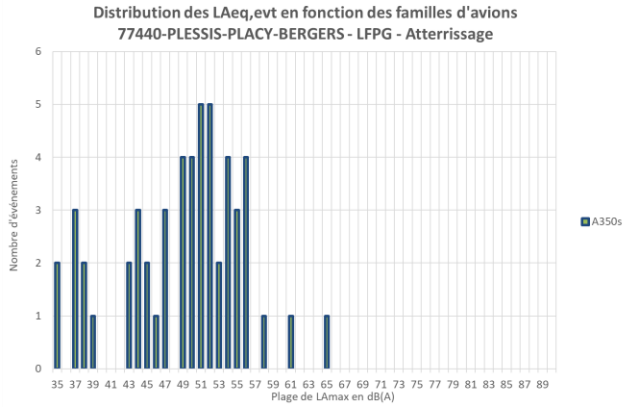


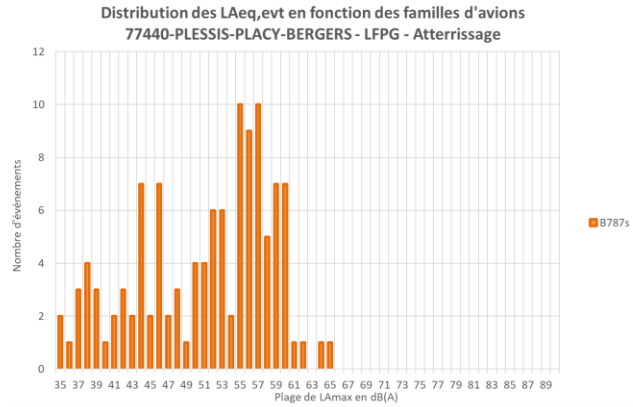


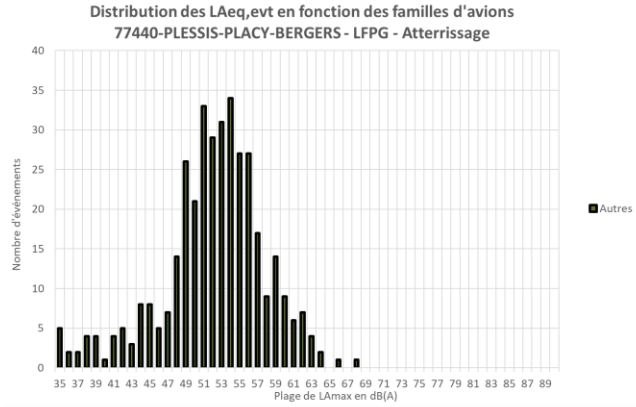












77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS - Distribution des indicateurs acoustiques par familles d'avions – Pour l'ensemble des atterrissages

	LAmax,1s									SEL									LAeq,evt								
dB(A)	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2	9	2	2	1	5
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	4	4	1	0	1	2
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	3	8	8	3	0	1	2
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	2	4	7	4	2	0	4
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	2	1	10	10	3	0	3	4
40	4	1	2	6	4	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	1	0	5	8	1	0	3	1
41	2	3	1	3	7	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	0	10	7	2	2	4	4
42	3	2	2	3	4	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	4	5	3	2	1	5
43	7	1	1	8	8	2	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	4	2	1	5	2	0	5	3
44	6	2	1	4	7	1	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	3	2	7	7	4	1	8
45	10	3	1	8	9	3	1	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	2	2	0	11	2	2	6	8
46	6	3	0	9	11	2	2	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	3	1	3	11	7	1	4	5
47	8	5	0	5	7	4	3	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	4	3	5	8	2	1	7	7
48	10	6	1	3	8	5	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	3	0	4	12	3	4	7	14
49	9	1	1	1	7	4	2	2	8	0	0	0	0	0	0	1	0	0	20	3	4	6	11	1	4	7	26
50	8	3	3	2	7	2	2	6	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	13	1	4	9	13	4	2	4	21
51	10	3	3	2	8	6	1	2	10	2	1	0	1	2	1	0	0	0	12	2	5	10	11	4	3	7	33
52	11	2	2	4	8	5	2	6	6	2	1	0	3	2	0	1	0	1	14	2	5	5	10	6	3	9	29
53	9	5	1	2	10	2	4	5	8	1	0	1	2	2	1	1	1	3	12	1	2	9	16	6	7	5	31
54	16	3	0	8	21	1	1	7	21	4	1	1	3	8	1	1	2	3	14	3	4	6	16	2	2	2	34
55	14	4	5	6	9	1	5	10	14	7	3	3	8	7	1	1	2	2	9	1	3	7	27	10	3	8	27
56	10	0	3	7	7	5	2	10	22	4	3	2	7	4	6	1	1	5	14	2	4	4	31	9	3	6	27
57	11	1	7	7	14	6	5	2	35	8	4	0	7	8	5	2	4	4	9	3	0	12	34	10	2	7	17
58	18	5	5	8	11	5	2	4	35	13	2	1	9	10	2	1	1	1	10	7	1	9	23	5	2	2	9
59	14	0	5	8	14	4	3	6	33	8	3	0	5	11	3	2	4	4	5	1	0	12	16	7	1	3	14
60	12	1	3	11	24	5	4	6	23	9	8	1	2	10	2	1	4	5	3	3	0	1	11	7	0	0	9
61	14	2	2	9	29	14	5	12	31	3	2	2	3	8	2	1	3	0	2	5	1	4	5	1	0	0	6
62	8	3	1	5	30	9	0	2	24	12	4	3	3	3	3	3	9	9	3	5	0	2	7	1	0	1	7
63	6	6	1	8	28	7	2	4	10	12	1	1	0	5	3	2	3	9	0	2	0	1	3	0	0	0	4
64	6	4	0	7	22	7	3	1	17	11	2	1	7	17	3	3	1	9	0	3	0	0	2	1	0	0	2
65	3	3	1	6	9	5	0	1	12	9	5	4	2	8	5	4	4	14	0	1	1	1	0	1	0	0	0
66	4	4	0	6	8	3	0	2	6	24	4	1	5	12	4	2	12	21	0	0	0	0	0	0	0	1	1
67	5	3	0	3	4	1	0	0	7	14	3	1	10	18	6	2	8	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0
68	1	4	0	1	1	1	0	0	4	12	4	4	11	10	4	3	7	37	0	0	0	0	1	0	0	0	1
69	1	1	0	2	4	1	0	1	2	19	2	6	6	14	1	5	5	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	0	1	0	0	3	0	0	0	3	10	0	7	12	14	6	4	4	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0
71	1	0	0	0	3	0	0	0	3	15	2	4	8	26	7	5	7	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	0	2	0	0	2	0	0	0	0	15	4	3	14	35	10	4	13	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	0	1	0	0	2	0	0	0	0	9	4	2	5	37	12	1	2	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74	0	0	1	0	0	0	0	0	1	9	2	3	13	32	6	1	5	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	5	1	8	17	13	0	2	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	6	11	8	2	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	0	0	8	0	0	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	0	1	6	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
89	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
MD11	28	1.81%	**65.4**	66.0	**76.2**	77.7	**59.7**	60.6	1526	1532	2189	1905	51	54
C130	1	0.06%	**61.1**	61.1	**72.4**	72.4	**57.6**	57.6	1250	1250	4766	4766	15	15
B77L	119	7.72%	**60.5**	61.4	**71.4**	72.6	**54.7**	56.0	1511	1531	2150	1946	50	54
AT43	13	0.84%	**59.8**	60.4	**69.9**	70.3	**53.8**	54.2	1540	1537	2074	2037	50	50
B763	85	5.51%	**59.5**	61.2	**70.8**	71.9	**53.8**	55.3	1570	1537	2331	2159	48	49
B762	1	0.06%	**58.6**	58.6	**70.2**	70.2	**54.2**	54.2	1619	1619	3076	3076	32	32
E75L	1	0.06%	**58.5**	58.5	**71.3**	71.3	**54.5**	54.5	1565	1565	1668	1668	70	70
A310	8	0.52%	**58.2**	58.3	**70.2**	72.7	**52.7**	54.3	1418	1530	3201	2538	35	38
B739	2	0.13%	**58.0**	58.0	**70.2**	70.2	**51.7**	51.7	1513	1513	2142	2142	45	45
DH8D	2	0.13%	**57.9**	57.9	**67.6**	67.6	**50.9**	50.9	1531	1531	1888	1888	54	54
AT76	11	0.71%	**57.8**	57.9	**68.6**	69.2	**51.8**	50.8	1677	1703	2152	2173	52	50
AT72	52	3.36%	**57.6**	58.7	**68.8**	69.4	**52.0**	52.5	1565	1531	2230	2004	52	52
A333	28	1.81%	**57.5**	58.2	**69.0**	69.4	**52.0**	53.7	1384	1335	2542	2243	42	46
B744	1	0.06%	**57.4**	57.4	**69.9**	69.9	**53.0**	53.0	1382	1382	2754	2754	30	30
E75S	1	0.06%	**57.4**	57.4	**67.5**	67.5	**52.5**	52.5	1524	1524	2017	2017	49	49
B789	102	6.59%	**57.2**	59.4	**69.0**	71.1	**51.9**	53.4	1425	1386	2629	1983	44	43
E195	12	0.78%	**57.1**	57.9	**68.3**	69.3	**51.7**	52.8	1560	1535	2272	2047	48	52
AT75	27	1.75%	**57.0**	57.8	**68.3**	69.1	**51.5**	52.0	1599	1544	2215	2183	50	50
B752	114	7.37%	**56.9**	57.7	**67.9**	68.3	**51.1**	52.0	1581	1571	2283	2049	48	51
B738	38	2.46%	**56.4**	58.2	**67.8**	69.8	**51.0**	52.7	1505	1528	2944	2203	41	44
A332	57	3.70%	**56.1**	53.5	**67.2**	65.9	**49.8**	48.3	1358	1239	3464	3159	32	24
B772	40	2.59%	**56.0**	56.3	**67.7**	69.0	**50.9**	51.7	1406	1268	2686	2003	42	45
A21N	15	0.97%	**56.0**	58.7	**67.8**	69.9	**51.2**	52.6	1358	1235	2375	1893	45	43
A306	3	0.19%	**55.9**	50.3	**68.6**	65.0	**51.1**	45.9	1706	1681	2782	2913	39	34
B734	96	6.21%	**55.9**	57.5	**67.0**	68.4	**50.3**	51.2	1484	1523	2962	2392	40	40
B77W	191	12.35%	**55.6**	56.7	**67.2**	68.3	**50.1**	51.1	1416	1434	2764	2241	41	40
A318	50	3.23%	**55.4**	56.3	**66.6**	67.6	**50.1**	51.1	1431	1331	2889	2251	39	41
E190	94	6.08%	**55.4**	55.4	**66.7**	66.9	**49.9**	49.9	1383	1278	2786	2195	39	39
A388	13	0.84%	**55.2**	52.5	**66.7**	64.6	**49.4**	48.0	1478	1478	3546	3555	31	20
B737	15	0.97%	**55.2**	57.3	**66.4**	68.3	**49.7**	50.8	1511	1461	2576	2218	42	40
A321	12	0.78%	**55.2**	56.2	**66.5**	65.8	**50.0**	50.8	1339	1238	2977	2899	37	25
A359	50	3.23%	**55.0**	56.9	**67.2**	69.3	**49.5**	50.9	1441	1422	2693	2105	41	44
B788	6	0.39%	**54.9**	59.4	**68.1**	71.9	**50.2**	54.8	1414	1399	2918	1998	38	46
E170	54	3.50%	**54.8**	55.9	**65.8**	66.9	**49.3**	50.5	1350	1232	2453	2000	43	43
A319	100	6.46%	**54.7**	55.1	**65.8**	66.5	**49.2**	49.5	1378	1368	2766	2180	38	38
A320	70	4.54%	**54.4**	54.3	**65.7**	66.3	**49.1**	49.1	1362	1254	3059	2389	37	39
A35K	3	0.19%	**53.8**	51.9	**64.4**	61.2	**47.9**	44.8	1395	1366	3108	3244	41	25
BCS3	4	0.26%	**53.7**	54.9	**66.1**	67.4	**48.4**	49.6	1484	1507	3259	3163	32	28
B78X	9	0.58%	**52.3**	50.1	**64.1**	63.7	**46.9**	44.4	1413	1395	3566	3365	34	24
B748	2	0.13%	**50.1**	50.1	**61.5**	61.5	**43.6**	43.6	1406	1406	4668	4668	18	18
BE20	1	0.06%	**49.6**	49.6	**62.2**	62.2	**46.1**	46.1	1231	1231	2599	2599	28	28
A339	3	0.19%	**47.9**	47.9	**59.7**	60.1	**42.8**	42.7	1236	1236	5022	4935	14	14
B733	11	0.71%	**46.0**	43.2	**58.2**	56.5	**40.5**	37.3	1335	1220	4858	5181	17	14

77440-PLESSIS-PLACY-BERGERS - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 27 (doublet Nord)

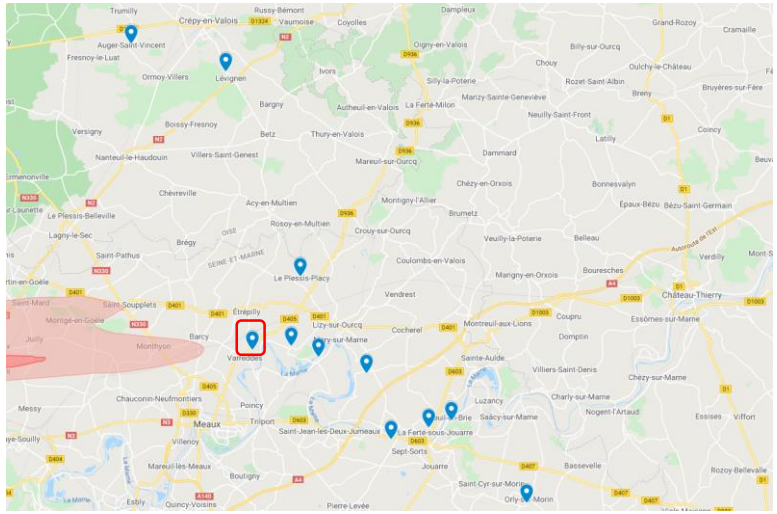
			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
MD11	22	3.09%	**66.8**	66.8	**77.6**	77.8	**61.3**	61.2	1579	1534	1956	1905	55	54
A388	3	0.42%	**66.8**	67.3	**78.2**	79.4	**60.4**	59.5	1671	1699	2029	2066	57	55
A321	1	0.14%	**66.0**	66.0	**74.7**	74.7	**58.5**	58.5	1528	1528	1939	1939	52	52
B733	1	0.14%	**65.7**	65.7	**73.6**	73.6	**58.7**	58.7	1208	1208	1997	1997	37	37
A332	21	2.95%	**65.7**	66.0	**75.4**	76.7	**59.7**	60.6	1548	1531	1977	1914	52	53
A310	5	0.70%	**63.9**	64.5	**76.1**	75.8	**58.6**	60.0	1534	1531	2172	1973	47	51
B77W	55	7.71%	**62.8**	62.8	**73.4**	73.5	**57.1**	57.2	1570	1532	1938	1909	55	54
B734	35	4.91%	**62.7**	63.2	**73.2**	73.0	**57.2**	57.7	1621	1541	2031	1947	56	53
A333	10	1.40%	**62.7**	62.8	**74.0**	74.3	**57.6**	57.8	1529	1531	1922	1893	54	53
B77L	86	12.06%	**62.3**	62.4	**73.1**	73.1	**56.5**	56.7	1580	1538	1958	1933	55	54
B788	3	0.42%	**62.3**	62.3	**74.1**	73.9	**57.2**	57.3	1583	1608	1982	1977	53	53
B763	61	8.56%	**62.3**	62.2	**73.2**	73.2	**56.6**	56.7	1579	1537	2011	1970	53	53
B738	17	2.38%	**61.3**	61.1	**72.0**	72.4	**55.7**	56.3	1616	1537	2051	2030	54	55
B789	29	4.07%	**61.3**	61.5	**72.6**	73.5	**55.9**	56.2	1586	1534	1845	1892	61	64
A21N	6	0.84%	**61.0**	59.6	**71.9**	72.0	**55.6**	55.4	1566	1542	1918	1887	56	55
A320	18	2.52%	**60.8**	59.8	**71.6**	71.6	**55.2**	54.3	1571	1533	1924	1889	56	54
B737	4	0.56%	**60.7**	61.0	**71.3**	71.6	**55.4**	55.4	1724	1747	2074	2157	57	59
E190	28	3.93%	**60.0**	60.7	**71.3**	71.6	**54.6**	55.3	1593	1535	1946	1921	57	54
A318	22	3.09%	**59.6**	59.9	**69.9**	70.0	**53.9**	54.1	1531	1528	1974	1936	52	52
AT43	12	1.68%	**59.6**	60.4	**69.7**	70.1	**53.7**	54.1	1560	1538	2133	2037	48	49
E195	9	1.26%	**59.0**	59.7	**70.3**	70.0	**53.5**	53.6	1639	1543	2041	1957	54	53
A319	30	4.21%	**59.0**	58.9	**69.2**	69.3	**52.8**	52.2	1542	1526	1986	1931	53	54
B772	12	1.68%	**58.8**	58.8	**71.0**	71.6	**53.8**	53.7	1573	1532	2025	1947	53	54
BCS3	1	0.14%	**58.7**	58.7	**68.5**	68.5	**51.4**	51.4	1525	1525	1849	1849	56	56
B752	97	13.60%	**58.5**	58.4	**69.3**	69.1	**52.7**	52.6	1616	1594	2113	2011	52	53
E170	18	2.52%	**58.5**	58.2	**69.4**	69.8	**52.9**	53.0	1575	1532	1914	1936	57	53
A359	17	2.38%	**58.4**	57.5	**70.6**	70.2	**52.9**	52.2	1612	1582	1995	2009	55	54
AT72	47	6.59%	**58.3**	58.8	**69.4**	69.6	**52.7**	53.0	1583	1532	2053	1950	54	52
B78X	2	0.28%	**58.3**	58.3	**69.2**	69.2	**52.4**	52.4	1571	1571	1998	1998	54	54
DH8D	2	0.28%	**57.9**	57.9	**67.6**	67.6	**50.9**	50.9	1531	1531	1888	1888	54	54
AT76	11	1.54%	**57.8**	57.9	**68.6**	69.2	**51.8**	50.8	1677	1703	2152	2173	52	50
AT75	26	3.65%	**57.4**	57.9	**68.7**	69.2	**52.0**	52.1	1613	1550	2114	2158	52	50
E75S	1	0.14%	**57.4**	57.4	**67.5**	67.5	**52.5**	52.5	1524	1524	2017	2017	49	49
F50	1	0.14%	**52.9**	52.9	**63.7**	63.7	**47.2**	47.2	1861	1861	2435	2435	50	50

FICHE DE RÉSULTATS - 77910-VARREDDES-MALADRERIE

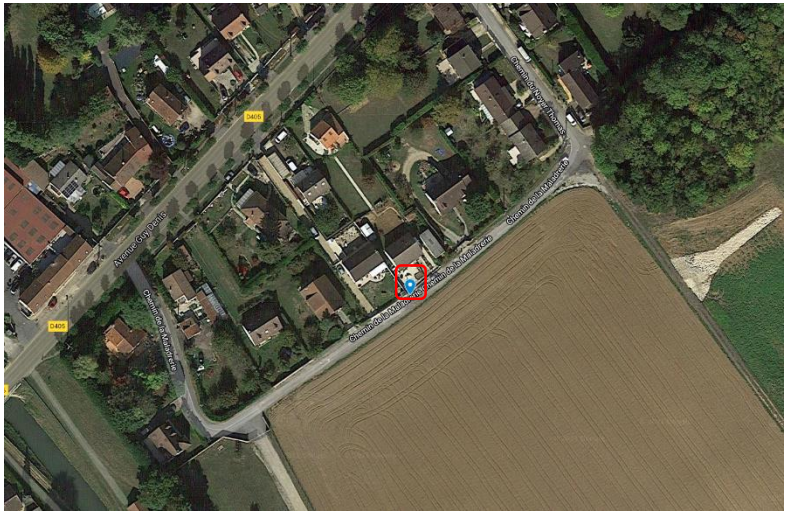
8 chemin de la Maladrerie – 77910 Varreddes

Latitude/Longitude : **49.00757, 2.93577**
Altitude du point de mesure : 64 m

Localisation du site







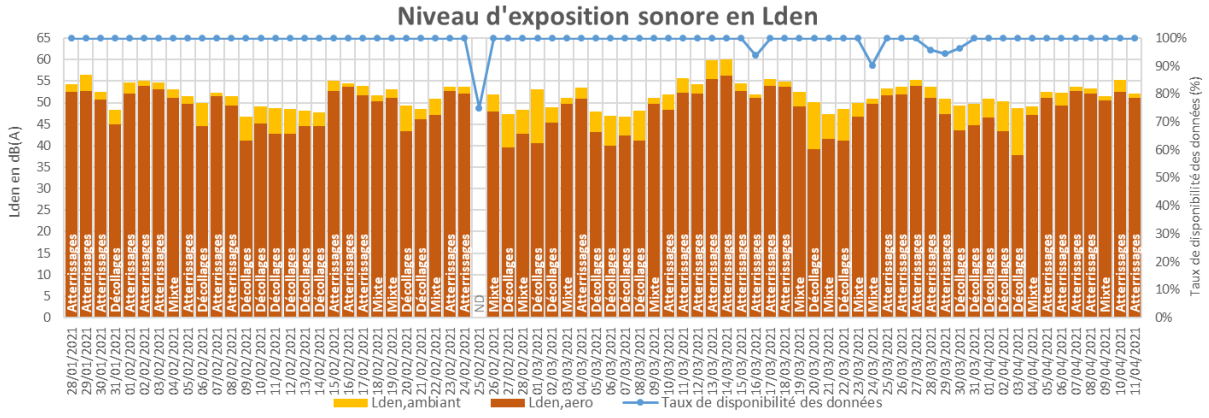
77910-VARREDDES-MALADRERIE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

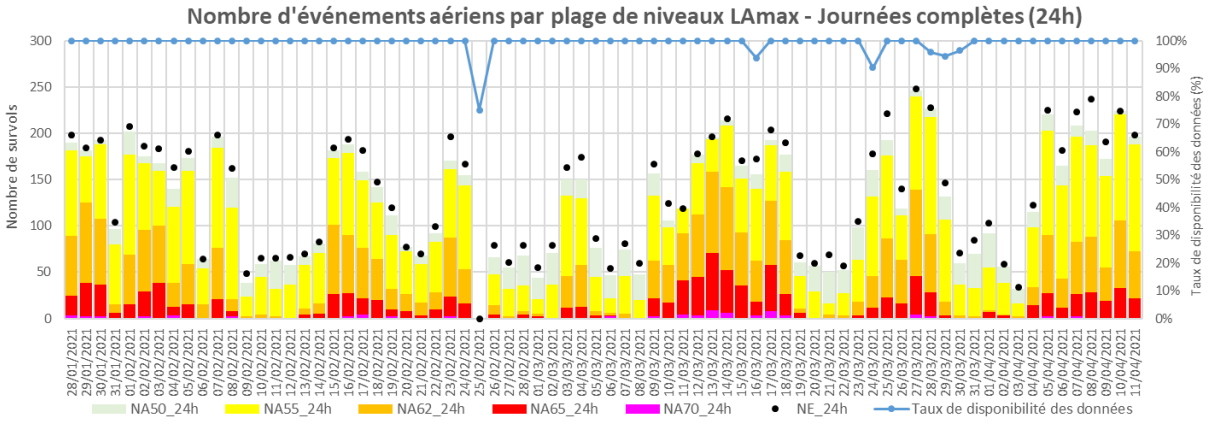
Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	2300	32%	**61.1**	61.3	**72.4**	72.5	**5 - 5.8**	56.0	1244	1224	1419	1319	67	68
A330s	386	5%	**64.8**	65.7	**76.3**	77.5	**59.4**	60.8	1262	1226	1615	1329	62	68
A350s	288	4%	**60.2**	60.4	**72.9**	73.2	**55.4**	55.7	1271	1228	1452	1364	65	68
B737s	664	9%	**61.4**	63.1	**72.8**	74.1	**56.3**	58.0	1298	1230	1722	1364	62	68
B777s	1131	16%	**61.7**	62.5	**73.6**	74.6	**56.6**	57.6	1276	1229	1645	1347	62	68
B787s	513	7%	**62.4**	62.7	**74.4**	75.0	**57.4**	57.9	1265	1225	1521	1330	63	68
E170	474	7%	**59.6**	59.9	**71.1**	71.4	**54.7**	55.1	1240	1222	1393	1318	66	68
E190s	590	8%	**61.7**	61.9	**73.1**	73.2	**56.4**	56.6	1249	1224	1451	1325	65	68
Autres	741	10%	**55.6**	57.4	**67.8**	69.3	**50.4**	52.5	1392	1384	2611	1545	48	57

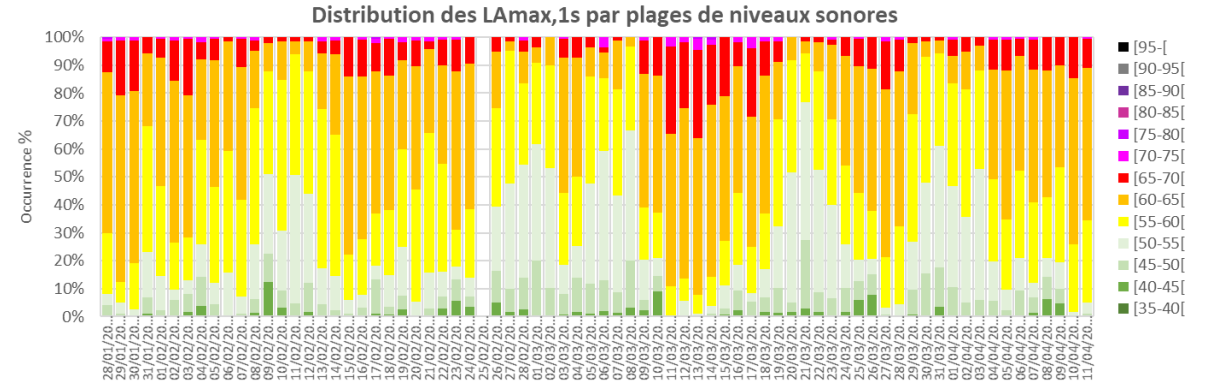
77910-VARREDDES-MALADRERIE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	2264	35%	**61.3**	61.4	**72.5**	72.5	**56.0**	56.0	1240	1224	1376	1318	67	69
A330s	358	6%	**65.8**	65.9	**77.3**	77.7	**60.6**	61.1	1240	1225	1397	1326	65	68
A350s	287	4%	**60.2**	60.4	**72.9**	73.2	**55.4**	55.7	1270	1228	1441	1363	65	68
B737s	591	9%	**63.1**	63.5	**74.3**	74.5	**58.1**	58.4	1267	1227	1418	1339	66	68
B777s	1043	16%	**62.6**	62.7	**74.6**	74.8	**57.6**	57.8	1253	1228	1414	1337	65	68
B787s	495	8%	**62.7**	62.8	**74.8**	75.1	**57.8**	58.0	1252	1225	1414	1327	65	68
E170	471	7%	**59.7**	59.9	**71.2**	71.4	**54.7**	55.1	1238	1222	1373	1318	66	68
E190s	581	9%	**61.7**	61.9	**73.2**	73.2	**56.5**	56.6	1245	1223	1403	1324	66	68
Autres	414	6%	**61.8**	61.6	**73.6**	73.5	**56.9**	56.8	1276	1230	1419	1353	67	69

77910-VARREDDES-MALADRERIE - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Journées complètes (24h)

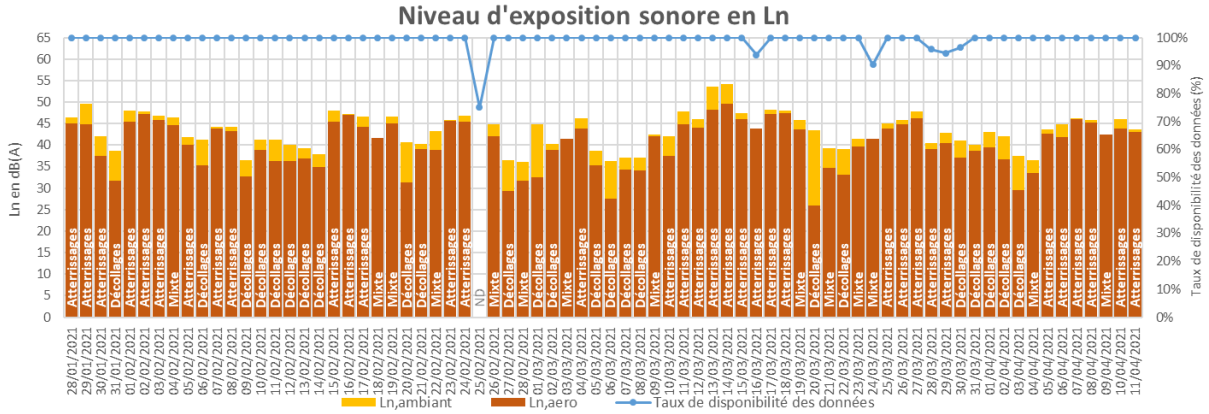


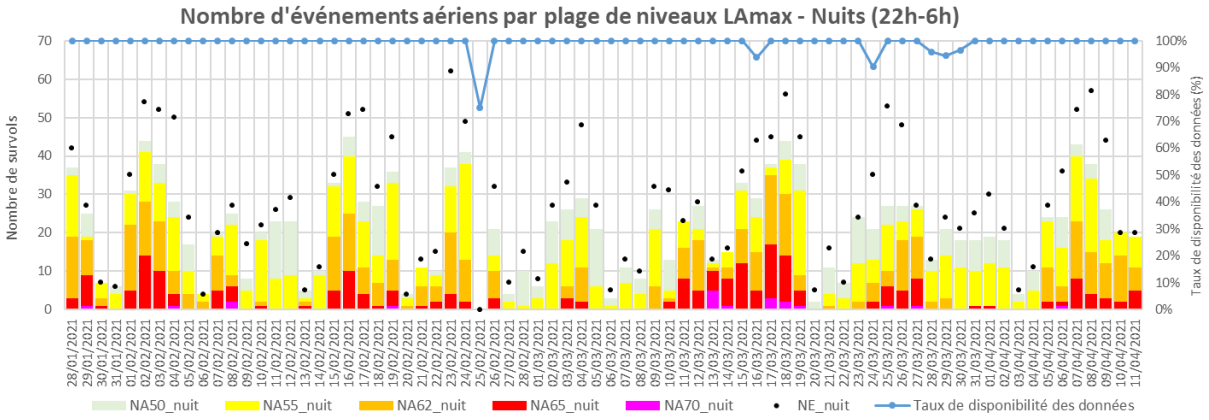


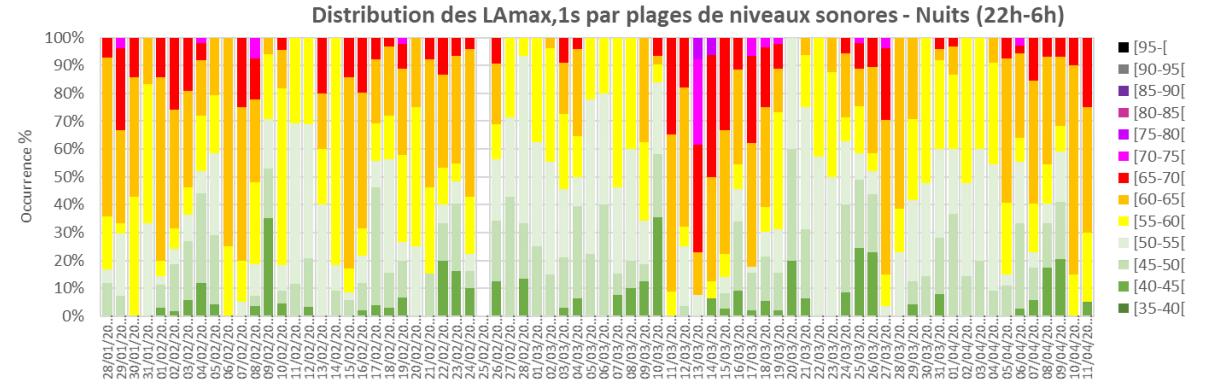


		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
% données disponibles	Journée complète (24h)	99.3%	99.9%	99.5%
LAeq ambiant	Lden	52.8	49.1	54.6
	Journée (6h-18h)	50.1	47.7	51.5
	Soirée (18h-22h)	47.5	44.5	49.0
	Nuit (22h-6h)	45.2	40.3	47.2
LAeq aérien	Lden	**50.2**	**43.4**	**52.3**
	Journée (6h-18h)	46.5	40.1	48.7
	Soirée (18h-22h)	45.2	39.2	47.3
	Nuit (22h-6h)	42.9	35.7	45.0
% de bruit aérien	Lden	55%	27%	59%
	Journée (6h-18h)	44%	17%	52%
	Soirée (18h-22h)	59%	30%	67%
	Nuit (22h-6h)	59%	34%	60%

77910-VARREDDES-MALADRERIE - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Nuits (22h-6h)



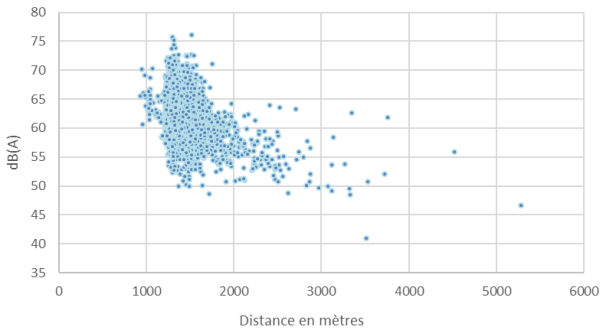




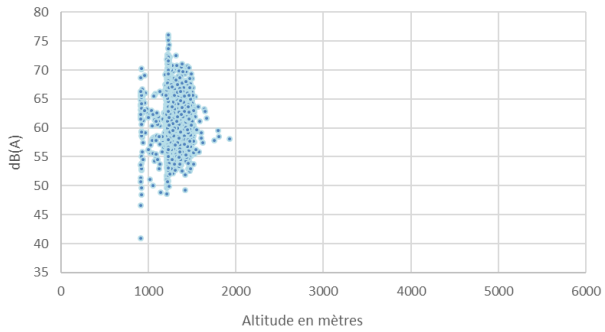
		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
Nombre moyen de survols	Journée complète (24h)	**138**	**69**	**189**
	Journée (6h-18h)	85	42	120
	Soirée (18h-22h)	25	13	34
	Nuit (22h-6h)	28	15	36
NA50	Journée complète (24h)	127	63	179
	Journée (6h-18h)	83	40	119
	Soirée (18h-22h)	24	11	32
	Nuit (22h-6h)	22	12	28
NA55	Journée complète (24h)	111	41	167
	Journée (6h-18h)	75	28	114
	Soirée (18h-22h)	20	7	29
	Nuit (22h-6h)	17	7	25
NA62	Journée complète (24h)	50	7	86
	Journée (6h-18h)	34	5	58
	Soirée (18h-22h)	8	1	13
	Nuit (22h-6h)	9	1	15
NA65	Journée complète (24h)	17	2	28
	Journée (6h-18h)	11	2	18
	Soirée (18h-22h)	3	0	4
	Nuit (22h-6h)	4	0	6
NA70	Journée complète (24h)	2	0	2
	Journée (6h-18h)	2	0	1
	Soirée (18h-22h)	1	0	0
	Nuit (22h-6h)	1	0	0

77910-VARREDDES-MALADRERIE - Indicateurs événementiels en fonction des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

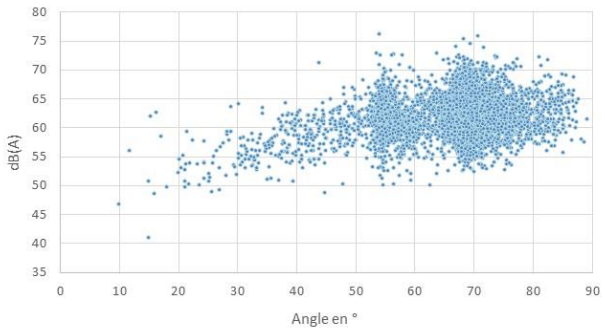
LAmax vs distance oblique



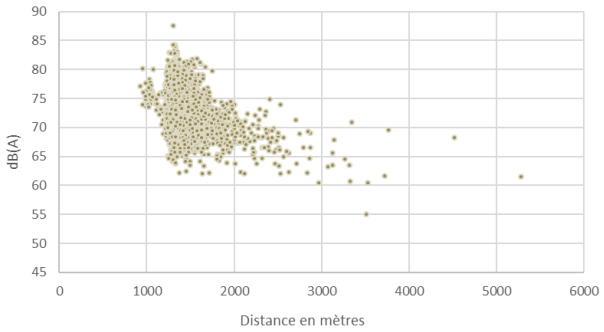
LAmax vs altitude



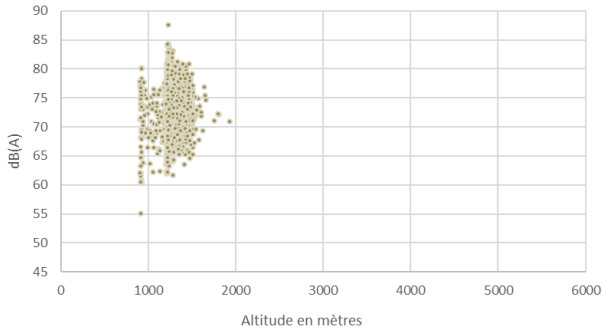
LAmax vs angle d'élévation



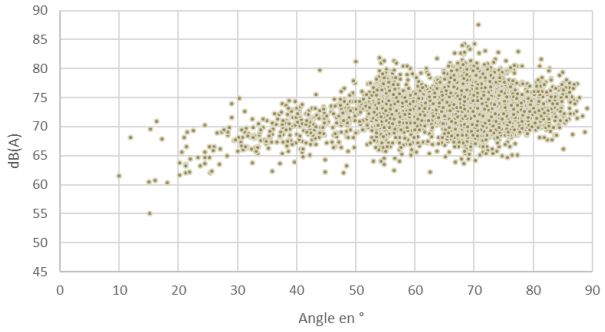
SEL vs distance oblique



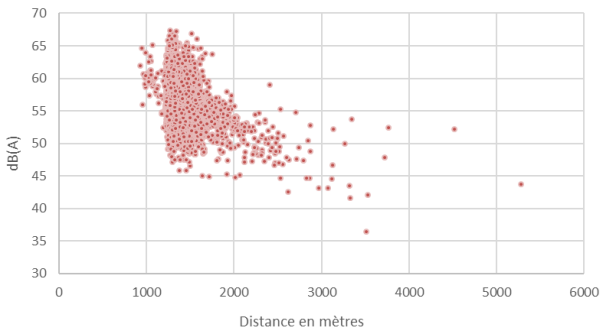
SEL vs altitude



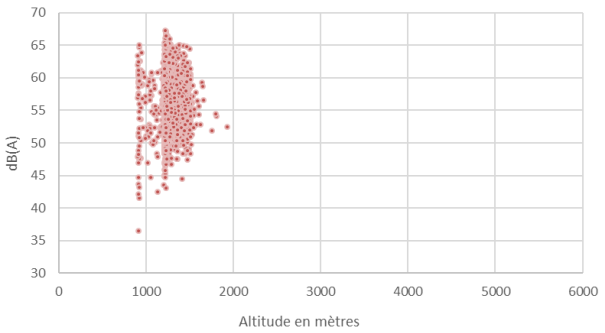
SEL vs angle d'élévation



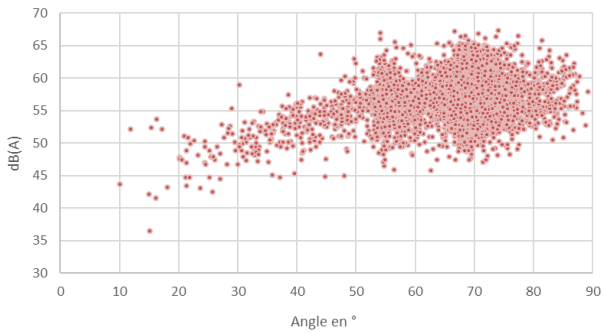
LAeq,evt vs distance oblique



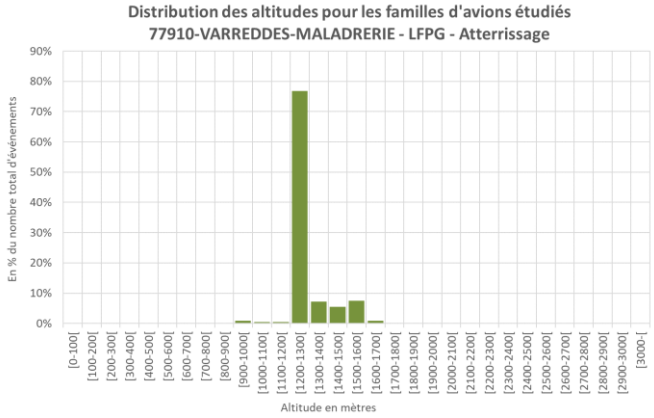
LAeq,evt vs altitude

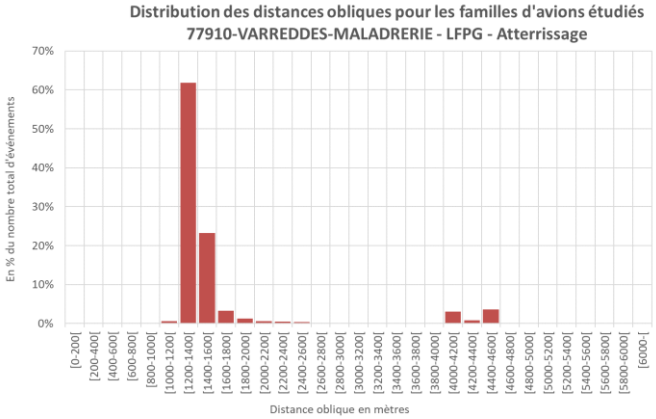


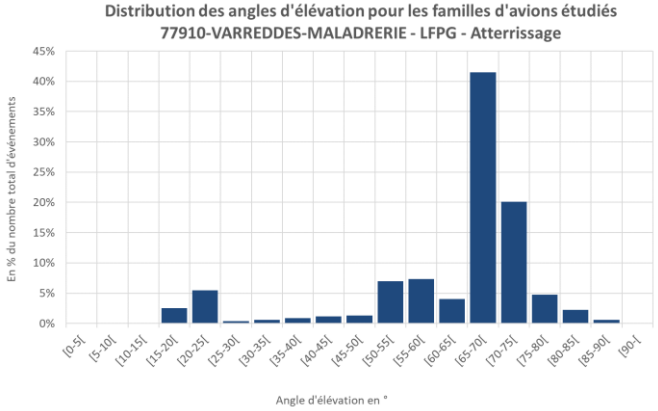
LAeq,evt vs angle d'élévation



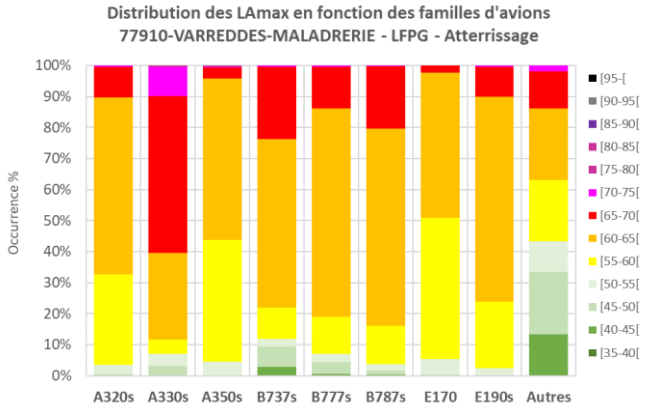
77910-VARREDDES-MALADRERIE - Distribution des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

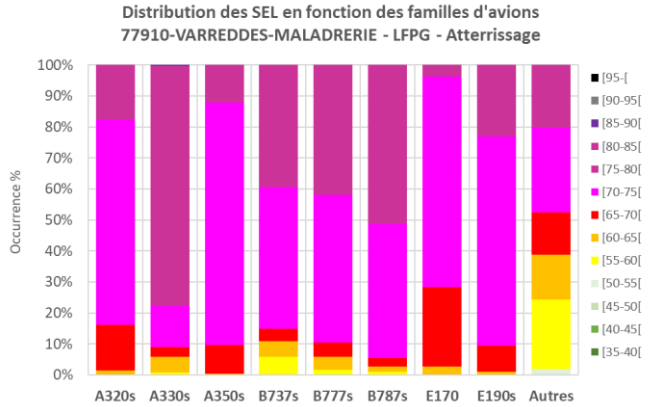


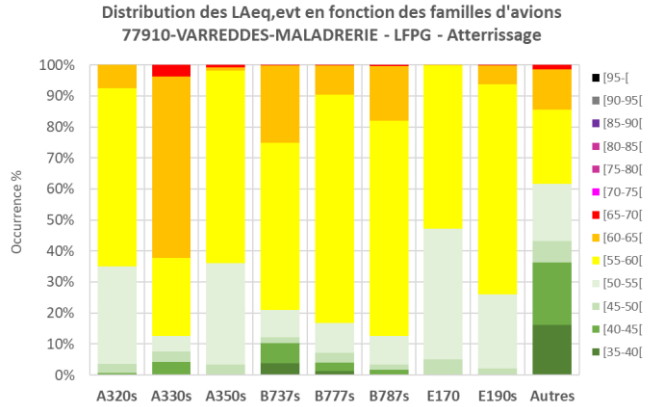




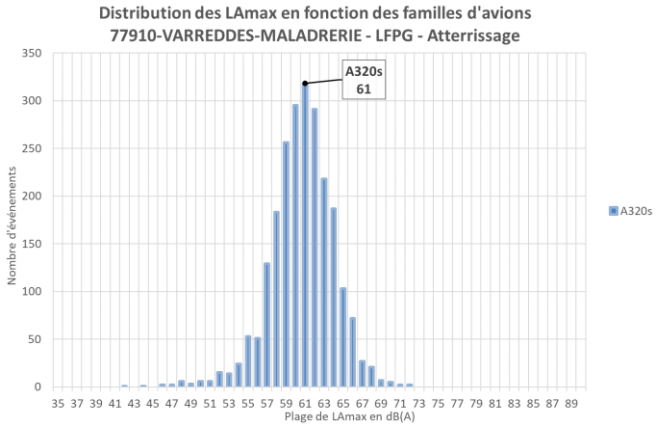
77910-VARREDDES-MALADRERIE - Distribution des indicateurs événementiels – Pour l'ensemble des atterrissages

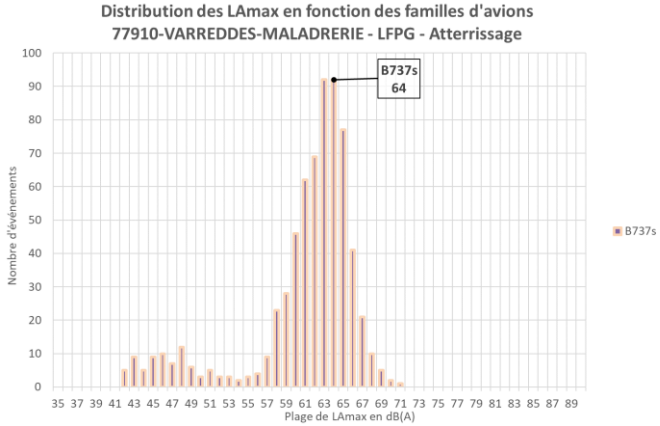


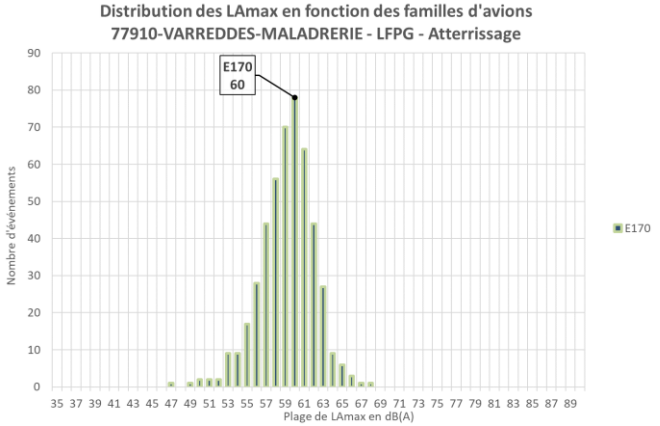


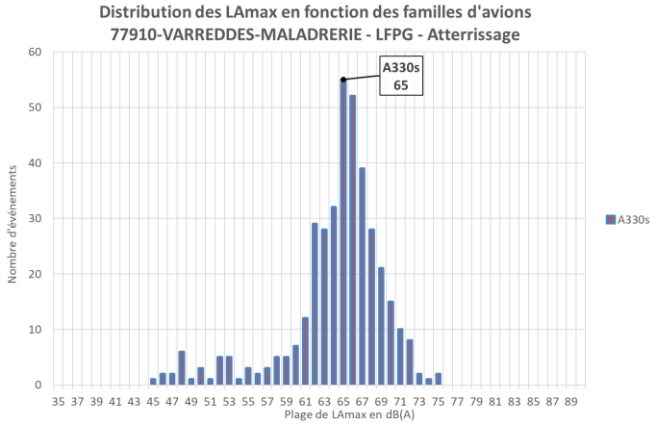


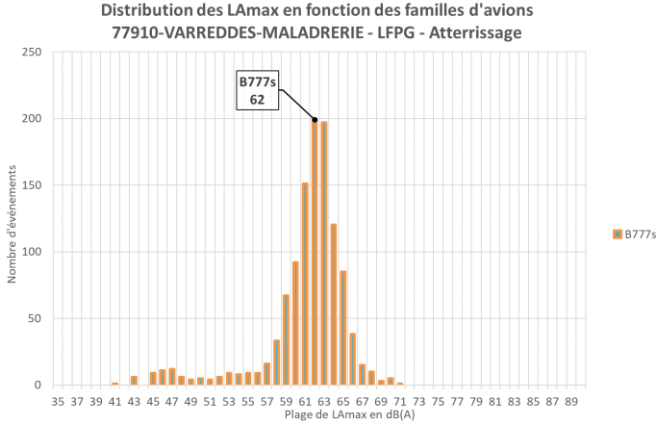
77910-VARREDDES-MALADRERIE - Distribution des LAMAX,1s – Pour l'ensemble des atterrissages

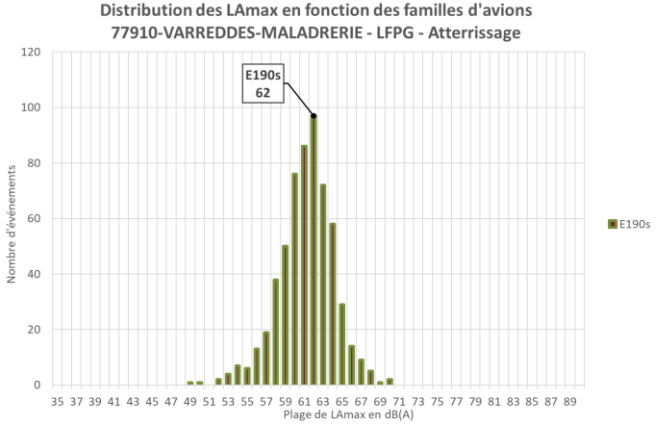


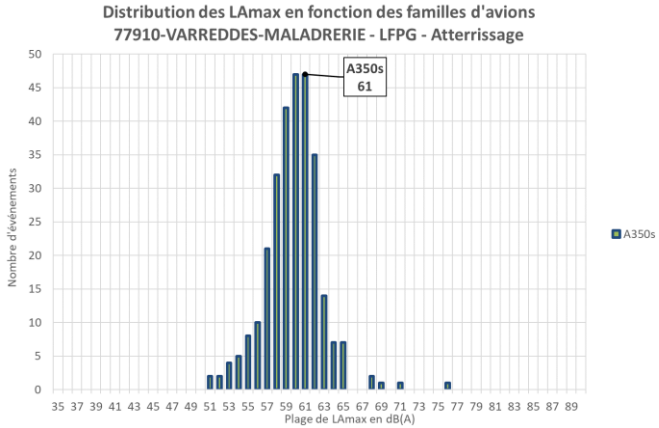


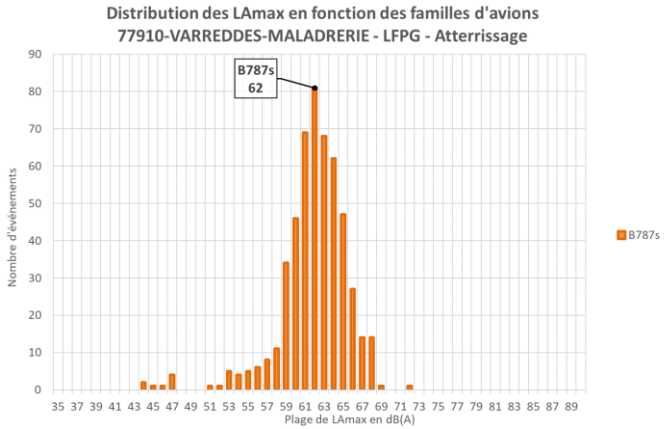


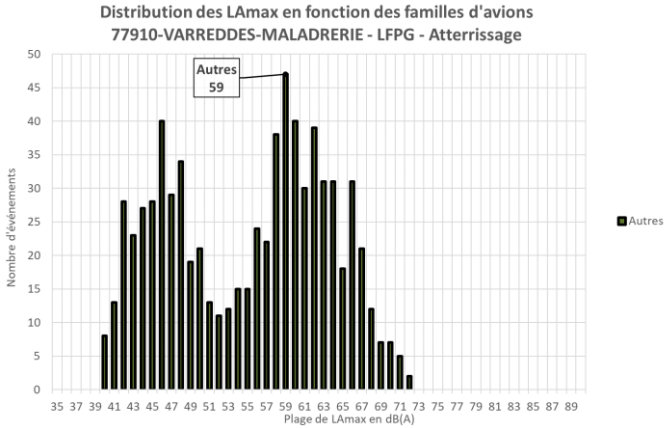




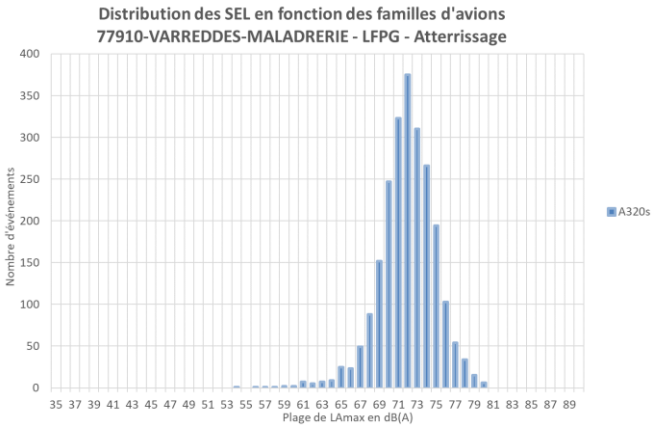


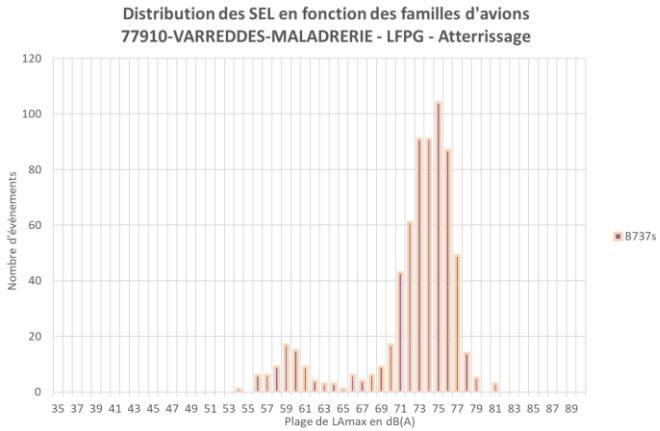


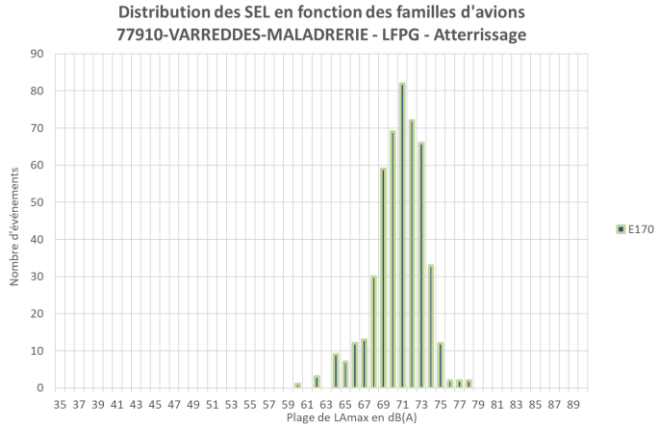


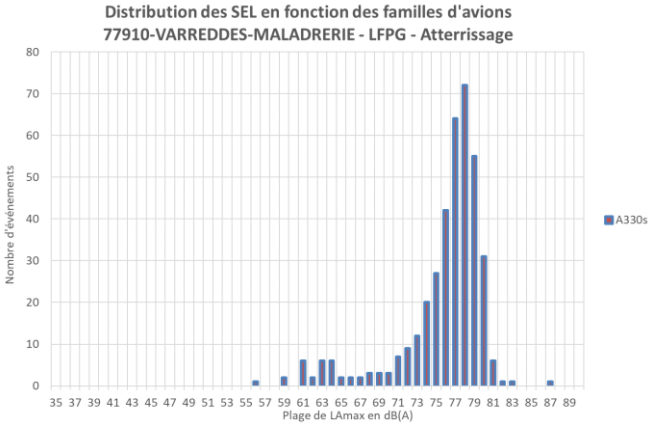


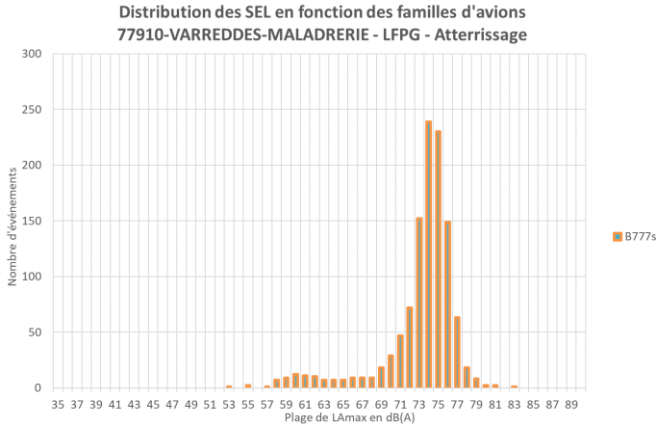
77910-VARREDDES-MALADRERIE - Distribution des SEL – Pour l'ensembles des atterrissages

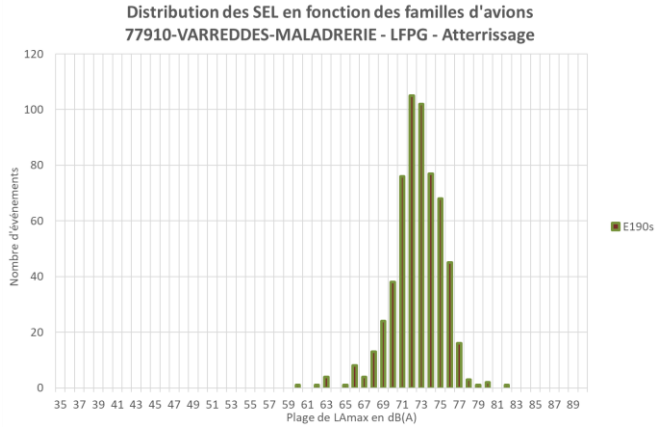


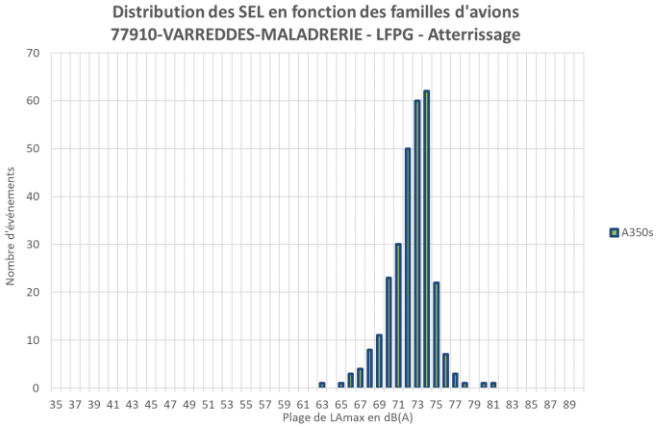


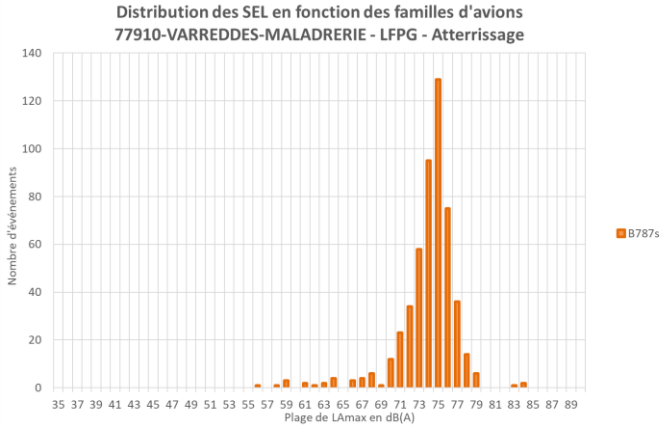


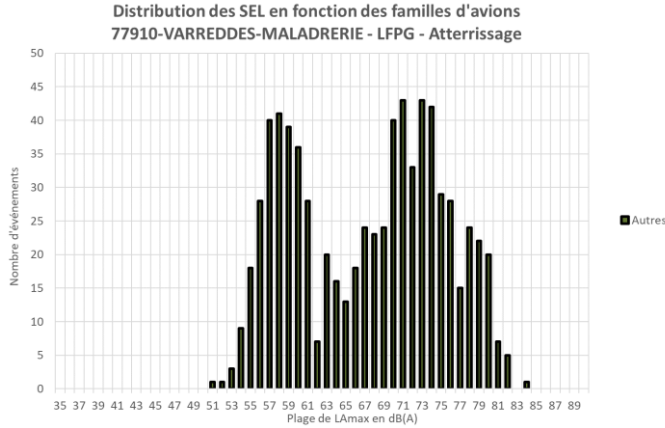




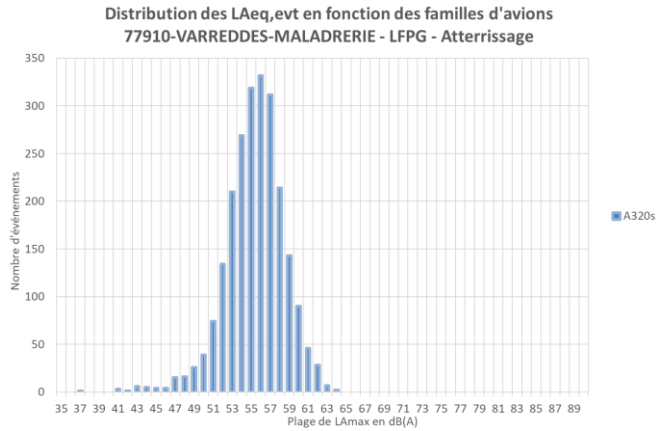


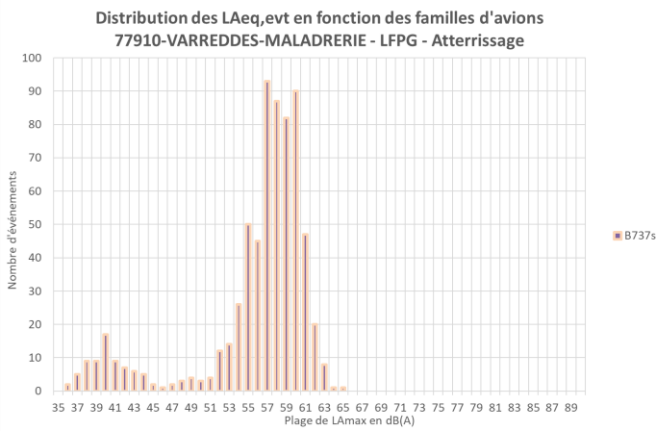


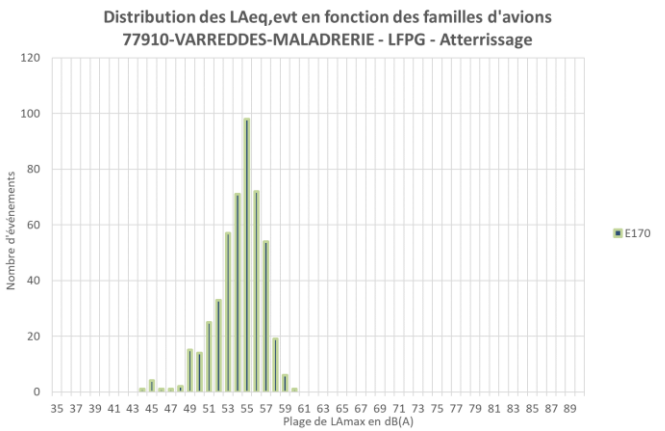


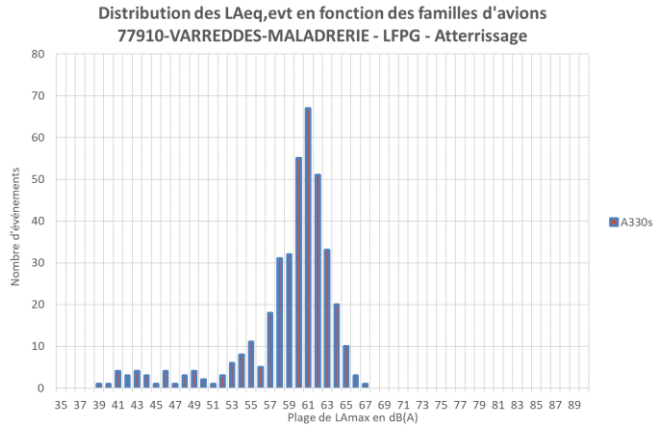


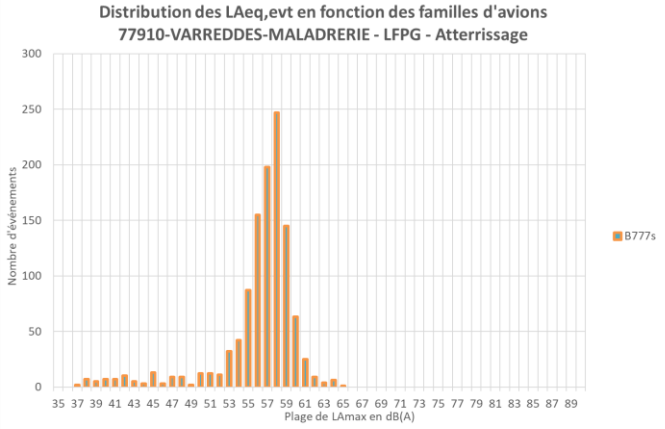
77910-VARREDDES-MALADRERIE - Distribution des LAeq,evt – Pour l'ensemble des atterrissages

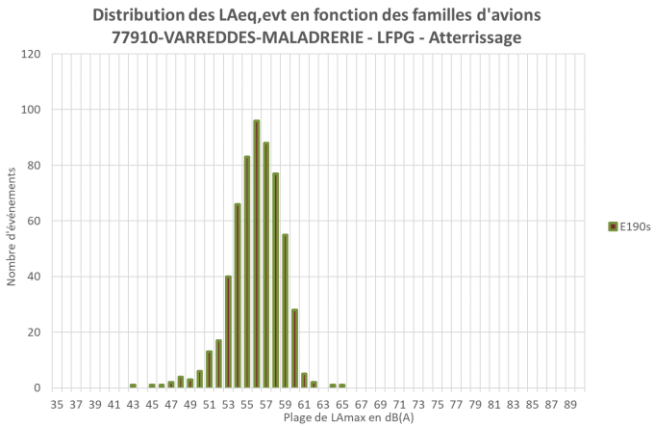


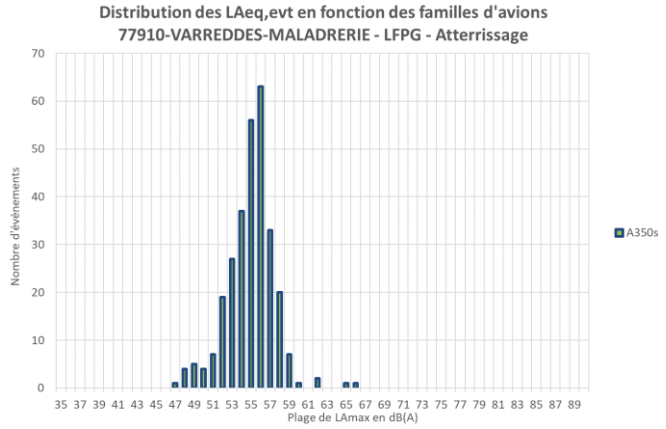


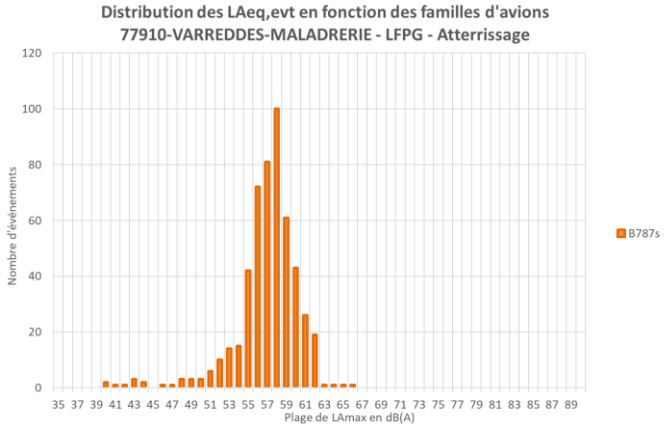


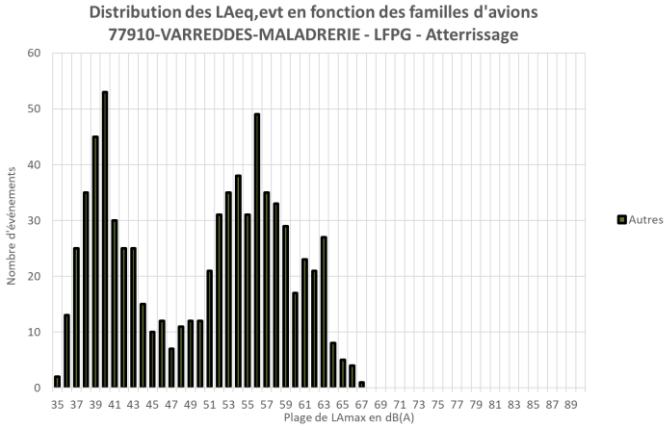












77910-VARREDDES-MALADRERIE - Distribution des indicateurs acoustiques par familles d'avions – Pour l'ensemble des atterrissages

	LAmax,1s									SEL									LAeq,evt								
dB(A)	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	13
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5	2	0	0	0	25
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	7	0	0	0	35
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	9	5	0	0	0	45
40	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	17	7	2	0	0	53
41	0	0	0	0	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4	0	9	7	1	0	0	30
42	1	0	0	5	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	7	10	1	0	0	25
43	0	0	0	9	6	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	4	0	6	5	3	0	1	25
44	1	0	0	5	0	2	0	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	3	0	5	3	2	1	0	15
45	0	1	0	9	9	1	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	2	13	0	4	1	10
46	2	2	0	10	11	1	0	0	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	1	3	1	1	1	12
47	2	2	0	7	12	4	1	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	1	1	2	9	1	1	2	7
48	6	6	0	12	6	0	0	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	3	4	3	9	3	2	4	11
49	3	1	0	6	4	0	1	1	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	4	5	4	2	3	15	3	12
50	6	3	0	3	5	0	2	1	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39	2	4	3	12	3	14	6	12
51	6	1	2	5	4	1	2	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	1	74	1	7	4	12	6	25	13	21
52	15	5	2	3	6	1	2	2	11	0	0	0	0	0	0	0	0	1	134	3	19	12	11	10	33	17	31
53	14	5	4	3	9	5	9	4	12	0	0	0	0	1	0	0	0	3	210	6	27	14	32	14	57	40	35
54	24	1	5	2	8	4	9	7	15	1	0	0	1	0	0	0	0	9	269	8	37	26	42	15	71	66	38
55	53	3	8	3	9	5	17	6	15	0	0	0	0	2	0	0	0	18	319	11	56	50	87	42	98	83	31
56	51	2	10	4	9	6	28	13	24	1	1	0	6	0	1	0	0	28	332	5	63	45	155	72	72	96	49
57	129	3	21	9	16	8	44	19	22	1	0	0	6	1	0	0	0	40	312	18	33	93	198	81	54	88	35
58	183	5	32	23	33	11	56	38	38	1	0	0	9	7	1	0	0	41	214	31	20	87	247	100	19	77	33
59	256	5	42	28	67	34	70	50	47	2	2	0	17	9	3	0	0	39	143	32	7	82	145	61	6	55	29
60	295	7	47	46	92	46	78	76	40	2	0	0	15	12	0	1	1	36	90	55	1	90	63	43	1	28	17
61	318	12	47	62	151	69	64	86	30	7	6	0	9	11	2	0	0	28	46	67	0	47	25	26	0	5	23
62	291	29	35	69	199	81	44	97	39	5	2	0	4	10	1	3	1	7	28	51	2	20	9	19	0	2	21
63	218	28	14	92	197	68	27	72	31	7	6	1	3	7	2	0	4	20	7	33	0	8	4	1	0	0	27
64	187	32	7	92	120	62	9	58	31	9	6	0	3	7	4	9	0	16	2	20	0	1	6	1	0	1	8
65	103	55	7	77	85	47	6	29	18	25	2	1	1	7	0	7	1	13	0	10	1	1	1	1	0	1	5
66	72	52	0	41	38	27	3	14	31	23	2	3	6	9	3	12	8	18	0	3	1	0	0	1	0	0	4
67	27	39	0	21	15	14	1	9	21	49	2	4	4	9	4	13	4	24	0	1	0	0	0	0	0	0	1
68	21	28	2	10	10	14	1	5	12	88	3	8	6	9	6	30	13	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0
69	7	21	1	5	3	1	0	1	7	152	3	11	9	18	1	59	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	5	15	0	2	5	0	0	2	7	247	3	23	17	29	12	69	38	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0
71	2	10	1	1	1	0	0	0	5	323	7	30	43	47	23	82	76	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	2	8	0	0	0	1	0	0	2	375	9	50	61	72	34	72	105	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	0	2	0	0	0	0	0	0	0	310	12	60	91	152	58	66	102	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74	0	1	0	0	0	0	0	0	0	266	20	62	91	239	95	33	77	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75	0	2	0	0	0	0	0	0	0	194	27	22	104	230	129	12	68	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	0	0	1	0	0	0	0	0	0	103	42	7	87	149	75	2	45	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0
77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	64	3	49	63	36	2	16	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	72	1	14	18	14	2	3	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	55	0	5	8	6	0	1	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	31	1	0	2	0	0	2	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0
81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	3	2	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
89	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

77910-VARREDDES-MALADRERIE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
B744	9	0.13%	**68.3**	68.9	**79.9**	81.3	**63.6**	64.2	1262	1233	1355	1332	70	70
B748	5	0.07%	**68.1**	68.7	**78.9**	80.4	**62.4**	64.6	1277	1274	1752	1573	51	55
C130	2	0.03%	**67.1**	67.1	**77.5**	77.5	**61.5**	61.5	1233	1233	1362	1362	65	65
B762	1	0.01%	**66.7**	66.7	**76.6**	76.6	**60.3**	60.3	1398	1398	1476	1476	71	71
B38M	1	0.01%	**66.6**	66.6	**75.4**	75.4	**61.2**	61.2	1238	1238	1333	1333	68	68
A310	13	0.18%	**66.0**	67.0	**78.1**	80.0	**61.1**	62.2	1248	1226	1539	1298	67	70
A332	254	3.58%	**65.6**	66.3	**76.9**	78.0	**60.1**	61.3	1257	1226	1563	1327	64	68
A339	31	0.44%	**64.8**	65.4	**77.0**	77.3	**60.2**	60.5	1246	1227	1384	1329	66	68
A388	36	0.51%	**64.3**	66.0	**76.3**	78.1	**59.3**	60.9	1326	1285	1784	1481	60	68
PC12	2	0.03%	**63.3**	63.3	**74.6**	74.6	**58.3**	58.3	1225	1225	1334	1334	67	67
B733	55	0.78%	**63.1**	64.1	**73.9**	75.3	**58.1**	59.7	1237	1223	1597	1319	64	68
B78X	63	0.89%	**62.9**	62.9	**75.0**	75.2	**57.8**	58.0	1283	1233	1436	1370	65	68
A333	101	1.43%	**62.7**	64.3	**74.5**	76.5	**57.5**	59.6	1277	1226	1817	1335	58	68
A306	20	0.28%	**62.6**	66.3	**74.6**	77.4	**57.5**	61.7	1386	1382	2152	1477	57	69
A321	108	1.52%	**62.4**	63.2	**73.6**	74.3	**57.4**	57.9	1228	1222	1438	1315	66	68
B789	409	5.77%	**62.4**	62.7	**74.4**	75.0	**57.5**	58.0	1262	1224	1527	1330	63	68
B77W	786	11.09%	**62.3**	62.7	**74.2**	74.8	**57.2**	57.9	1266	1229	1544	1341	63	68
B735	1	0.01%	**62.0**	62.0	**73.4**	73.4	**57.1**	57.1	1217	1217	1499	1499	54	54
B737	86	1.21%	**62.0**	62.0	**73.3**	73.3	**56.5**	56.8	1281	1231	1451	1365	65	68
A21N	78	1.10%	**61.8**	62.4	**72.9**	73.3	**56.2**	56.5	1256	1229	1465	1331	65	68
E190	560	7.90%	**61.7**	61.9	**73.1**	73.2	**56.4**	56.6	1248	1224	1451	1324	65	68
B788	41	0.58%	**61.4**	62.2	**73.2**	74.0	**56.5**	57.1	1261	1225	1587	1313	64	69
B772	164	2.31%	**61.3**	61.6	**73.4**	74.2	**56.3**	56.9	1260	1227	1514	1334	63	68
A319	800	11.29%	**61.3**	61.4	**72.4**	72.4	**55.9**	55.9	1247	1223	1414	1321	67	68
A320	697	9.83%	**61.2**	61.3	**72.6**	72.6	**56.1**	56.2	1241	1225	1426	1320	66	68
B738	175	2.47%	**61.2**	62.6	**72.8**	74.0	**56.0**	57.5	1310	1233	1728	1396	61	68
E195	30	0.42%	**61.1**	61.8	**73.0**	73.7	**55.7**	56.5	1268	1227	1442	1439	64	68
B734	336	4.74%	**61.1**	63.3	**72.4**	74.3	**56.0**	58.4	1305	1232	1809	1370	61	68
A20N	39	0.55%	**61.0**	60.8	**72.0**	71.9	**55.1**	54.8	1237	1228	1355	1322	67	68
A318	578	8.16%	**60.6**	60.8	**71.9**	72.1	**55.3**	55.5	1245	1223	1413	1314	68	69
BCS3	16	0.23%	**60.5**	60.9	**71.7**	72.7	**55.2**	56.0	1251	1226	1416	1378	63	66
B739	10	0.14%	**60.4**	61.9	**71.6**	73.7	**55.0**	56.8	1314	1269	1778	1506	59	63
A359	271	3.82%	**60.2**	60.4	**72.9**	73.2	**55.5**	55.7	1268	1228	1443	1352	65	68
A35K	17	0.24%	**60.2**	59.9	**72.7**	73.2	**54.9**	54.9	1320	1329	1588	1517	61	66

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
SF34	1	0.01%	**60.1**	60.1	**71.1**	71.1	**53.9**	53.9	1212	1212	1301	1301	69	69
E170	474	6.69%	**59.6**	59.9	**71.1**	71.4	**54.7**	55.1	1240	1222	1393	1318	66	68
DH8D	21	0.30%	**59.4**	59.8	**71.0**	71.5	**54.0**	53.6	1281	1230	1529	1336	65	69
E75S	21	0.30%	**59.3**	59.6	**71.0**	70.8	**54.4**	53.9	1243	1223	1339	1298	70	71
B77L	181	2.55%	**59.3**	62.0	**71.4**	73.9	**54.1**	56.9	1331	1235	2205	1462	53	66
E75L	2	0.03%	**59.0**	59.0	**70.7**	70.7	**53.5**	53.5	1318	1318	1432	1432	67	67
GLEX	1	0.01%	**59.0**	59.0	**71.0**	71.0	**54.1**	54.1	1224	1224	1455	1455	57	57
GLF5	1	0.01%	**59.0**	59.0	**72.1**	72.1	**55.3**	55.3	1227	1227	1313	1313	69	69
MD11	51	0.72%	**58.7**	55.5	**71.3**	68.0	**53.3**	49.5	1423	1523	2985	4089	42	22
BCS1	3	0.04%	**58.4**	57.8	**70.3**	69.3	**53.6**	52.9	1230	1221	1297	1260	72	74
CL60	1	0.01%	**58.3**	58.3	**68.6**	68.6	**52.0**	52.0	1220	1220	1489	1489	55	55
C25B	1	0.01%	**57.6**	57.6	**68.6**	68.6	**52.4**	52.4	1210	1210	1284	1284	70	70
F50	1	0.01%	**57.6**	57.6	**70.7**	70.7	**54.3**	54.3	1352	1352	1434	1434	70	70
B763	179	2.53%	**57.2**	60.6	**69.7**	73.3	**52.2**	56.2	1396	1418	2487	1525	51	67
CRJ9	18	0.25%	**57.1**	57.3	**68.2**	69.0	**52.0**	52.3	1291	1227	1738	1355	61	66
C510	2	0.03%	**56.8**	56.8	**68.3**	68.3	**51.2**	51.2	1227	1227	1282	1282	75	75
C56X	5	0.07%	**56.6**	56.7	**68.1**	68.9	**51.2**	52.6	1224	1224	1361	1286	66	72
BE20	1	0.01%	**56.3**	56.3	**68.1**	68.1	**51.3**	51.3	1231	1231	1362	1362	65	65
PRM1	2	0.03%	**55.4**	55.4	**66.3**	66.3	**48.4**	48.4	1354	1354	1580	1580	60	60
E55P	1	0.01%	**54.9**	54.9	**67.5**	67.5	**50.5**	50.5	1224	1224	1522	1522	54	54
E135	2	0.03%	**54.4**	54.4	**67.3**	67.3	**50.1**	50.1	1224	1224	1402	1402	62	62
B752	158	2.23%	**51.6**	50.0	**64.0**	61.7	**46.2**	43.0	1427	1523	2933	4059	43	24
CL35	1	0.01%	**51.4**	51.4	**64.8**	64.8	**46.7**	46.7	1522	1522	4250	4250	21	21
C68A	1	0.01%	**51.0**	51.0	**66.3**	66.3	**47.1**	47.1	1221	1221	2119	2119	35	35
C650	1	0.01%	**50.8**	50.8	**66.0**	66.0	**48.2**	48.2	1224	1224	1420	1420	59	59
AT72	95	1.34%	**50.4**	48.0	**62.5**	59.7	**45.1**	41.8	1450	1527	3421	4125	34	22
AT75	31	0.44%	**50.3**	48.2	**62.5**	59.6	**44.9**	40.7	1460	1530	3279	4100	37	22
AT43	24	0.34%	**49.2**	48.4	**61.1**	59.8	**43.6**	42.3	1540	1539	3868	4196	27	22
E145	2	0.03%	**48.0**	48.0	**60.8**	60.8	**43.4**	43.4	1070	1070	2409	2409	42	42
AT73	1	0.01%	**47.2**	47.2	**57.9**	57.9	**40.0**	40.0	1545	1545	3930	3930	23	23
AT76	9	0.13%	**46.7**	45.1	**60.0**	58.9	**41.8**	40.1	1519	1528	3928	4181	27	22

77910-VARREDDES-MALADRERIE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
B744	8	0%	**69.4**	69.5	**80.9**	81.4	**64.6**	64.8	1267	1233	1362	1332	70	71
B748	5	0%	**68.1**	68.7	**78.9**	80.4	**62.4**	64.6	1277	1274	1752	1573	51	55
A310	12	0%	**67.3**	67.1	**79.3**	80.1	**62.5**	62.9	1224	1226	1295	1298	71	70
C130	2	0%	**67.1**	67.1	**77.5**	77.5	**61.5**	61.5	1233	1233	1362	1362	65	65
A306	15	0%	**66.8**	66.7	**78.1**	78.5	**62.0**	62.3	1316	1324	1417	1422	69	70
B762	1	0%	**66.7**	66.7	**76.6**	76.6	**60.3**	60.3	1398	1398	1476	1476	71	71
MD11	21	0%	**66.7**	67.1	**78.9**	79.6	**62.2**	63.0	1276	1228	1415	1374	66	68
B38M	1	0%	**66.6**	66.6	**75.4**	75.4	**61.2**	61.2	1238	1238	1333	1333	68	68
A332	238	4%	**66.5**	66.5	**77.8**	78.2	**61.1**	61.4	1239	1225	1371	1324	66	68
A388	32	0%	**65.6**	66.3	**77.7**	78.3	**60.6**	61.4	1299	1268	1454	1446	65	68
A339	31	0%	**64.8**	65.4	**77.0**	77.3	**60.2**	60.5	1246	1227	1384	1329	66	68
A333	89	1%	**64.4**	65.3	**76.0**	76.8	**59.3**	60.4	1241	1225	1469	1327	63	68
B733	51	1%	**64.3**	64.1	**75.1**	75.3	**59.4**	59.7	1219	1223	1377	1316	68	68
B734	287	4%	**63.4**	63.8	**74.5**	74.9	**58.6**	58.9	1266	1226	1411	1336	67	69
AT76	1	0%	**63.4**	63.4	**74.4**	74.4	**59.4**	59.4	1223	1223	1316	1316	68	68
PC12	2	0%	**63.3**	63.3	**74.6**	74.6	**58.3**	58.3	1225	1225	1334	1334	67	67
B738	156	2%	**62.9**	62.9	**74.4**	74.5	**57.8**	57.8	1276	1230	1425	1347	66	68
B78X	63	1%	**62.9**	62.9	**75.0**	75.2	**57.8**	58.0	1283	1233	1436	1370	65	68
B763	112	2%	**62.8**	62.8	**74.8**	74.8	**58.2**	58.1	1314	1263	1445	1409	68	70
B77W	750	12%	**62.8**	62.8	**74.7**	74.9	**57.8**	58.0	1253	1228	1407	1337	65	68
B789	394	6%	**62.8**	62.8	**74.8**	75.1	**57.9**	58.0	1249	1223	1416	1327	64	68
B77L	134	2%	**62.7**	62.8	**74.5**	74.8	**57.6**	57.7	1259	1227	1435	1348	64	68
A321	107	2%	**62.5**	63.2	**73.7**	74.3	**57.5**	57.9	1226	1222	1409	1314	66	68
B788	38	1%	**62.3**	62.4	**74.2**	74.3	**57.4**	57.3	1241	1223	1356	1312	68	69
A21N	76	1%	**62.1**	62.4	**73.2**	73.3	**56.5**	56.7	1248	1229	1389	1331	66	68
B735	1	0%	**62.0**	62.0	**73.4**	73.4	**57.1**	57.1	1217	1217	1499	1499	54	54
B737	86	1%	**62.0**	62.0	**73.3**	73.3	**56.5**	56.8	1281	1231	1451	1365	65	68
AT43	2	0%	**61.9**	61.9	**72.6**	72.6	**56.6**	56.6	1225	1225	1313	1313	72	72
B739	9	0%	**61.9**	62.4	**73.0**	73.7	**56.7**	57.8	1288	1236	1475	1501	63	67
B772	159	2%	**61.8**	61.7	**73.9**	74.2	**56.8**	57.0	1251	1227	1427	1332	64	68
E190	551	8%	**61.8**	61.9	**73.2**	73.2	**56.5**	56.6	1243	1223	1401	1324	66	68
A319	788	12%	**61.4**	61.5	**72.6**	72.4	**56.0**	56.0	1243	1223	1372	1320	67	68
A320	685	11%	**61.3**	61.4	**72.7**	72.7	**56.1**	56.2	1237	1225	1381	1320	67	69
AT75	7	0%	**61.2**	61.4	**72.3**	72.4	**56.5**	56.4	1231	1231	1334	1320	69	69

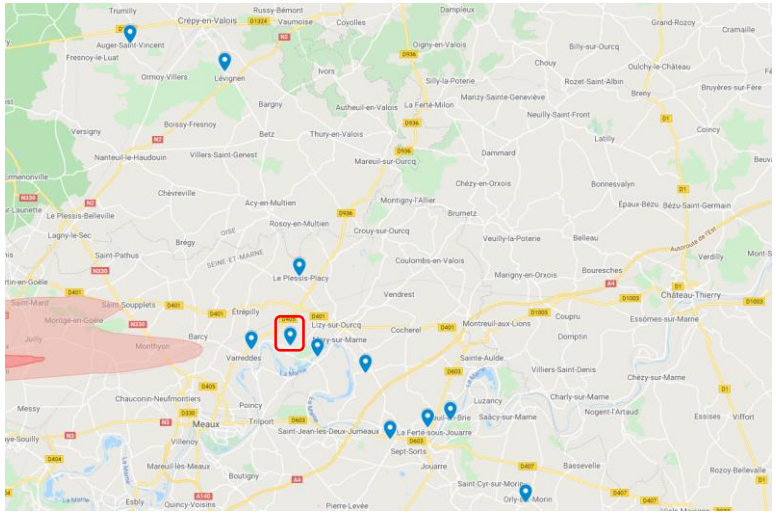
			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
E195	30	0%	**61.1**	61.8	**73.0**	73.7	**55.7**	56.5	1268	1227	1442	1439	64	68
A20N	39	1%	**61.0**	60.8	**72.0**	71.9	**55.1**	54.8	1237	1228	1355	1322	67	68
A318	569	9%	**60.8**	60.9	**72.0**	72.2	**55.4**	55.5	1241	1222	1370	1314	68	69
BCS3	16	0%	**60.5**	60.9	**71.7**	72.7	**55.2**	56.0	1251	1226	1416	1378	63	66
AT72	26	0%	**60.3**	60.4	**72.0**	72.2	**56.1**	56.1	1243	1226	1358	1327	68	68
A359	270	4%	**60.2**	60.4	**72.9**	73.2	**55.5**	55.7	1267	1228	1432	1351	65	68
A35K	17	0%	**60.2**	59.9	**72.7**	73.2	**54.9**	54.9	1320	1329	1588	1517	61	66
SF34	1	0%	**60.1**	60.1	**71.1**	71.1	**53.9**	53.9	1212	1212	1301	1301	69	69
E170	471	7%	**59.7**	59.9	**71.2**	71.4	**54.7**	55.1	1238	1222	1373	1318	66	68
DH8D	20	0%	**59.5**	59.9	**71.1**	71.7	**54.0**	53.8	1268	1230	1378	1330	68	69
E75S	21	0%	**59.3**	59.6	**71.0**	70.8	**54.4**	53.9	1243	1223	1339	1298	70	71
GLF5	1	0%	**59.0**	59.0	**72.1**	72.1	**55.3**	55.3	1227	1227	1313	1313	69	69
E75L	2	0%	**59.0**	59.0	**70.7**	70.7	**53.5**	53.5	1318	1318	1432	1432	67	67
GLEX	1	0%	**59.0**	59.0	**71.0**	71.0	**54.1**	54.1	1224	1224	1455	1455	57	57
B752	67	1%	**58.9**	58.9	**70.8**	70.7	**53.9**	53.7	1266	1232	1425	1347	67	69
BCS1	3	0%	**58.4**	57.8	**70.3**	69.3	**53.6**	52.9	1230	1221	1297	1260	72	74
CL60	1	0%	**58.3**	58.3	**68.6**	68.6	**52.0**	52.0	1220	1220	1489	1489	55	55
F50	1	0%	**57.6**	57.6	**70.7**	70.7	**54.3**	54.3	1352	1352	1434	1434	70	70
C25B	1	0%	**57.6**	57.6	**68.6**	68.6	**52.4**	52.4	1210	1210	1284	1284	70	70
CRJ9	16	0%	**57.2**	57.3	**68.6**	69.0	**52.2**	52.3	1242	1227	1386	1347	66	66
C510	2	0%	**56.8**	56.8	**68.3**	68.3	**51.2**	51.2	1227	1227	1282	1282	75	75
C56X	5	0%	**56.6**	56.7	**68.1**	68.9	**51.2**	52.6	1224	1224	1361	1286	66	72
BE20	1	0%	**56.3**	56.3	**68.1**	68.1	**51.3**	51.3	1231	1231	1362	1362	65	65
PRM1	2	0%	**55.4**	55.4	**66.3**	66.3	**48.4**	48.4	1354	1354	1580	1580	60	60
E55P	1	0%	**54.9**	54.9	**67.5**	67.5	**50.5**	50.5	1224	1224	1522	1522	54	54
E135	2	0%	**54.4**	54.4	**67.3**	67.3	**50.1**	50.1	1224	1224	1402	1402	62	62
C68A	1	0%	**51.0**	51.0	**66.3**	66.3	**47.1**	47.1	1221	1221	2119	2119	35	35
C650	1	0%	**50.8**	50.8	**66.0**	66.0	**48.2**	48.2	1224	1224	1420	1420	59	59
E145	2	0%	**48.0**	48.0	**60.8**	60.8	**43.4**	43.4	1070	1070	2409	2409	42	42

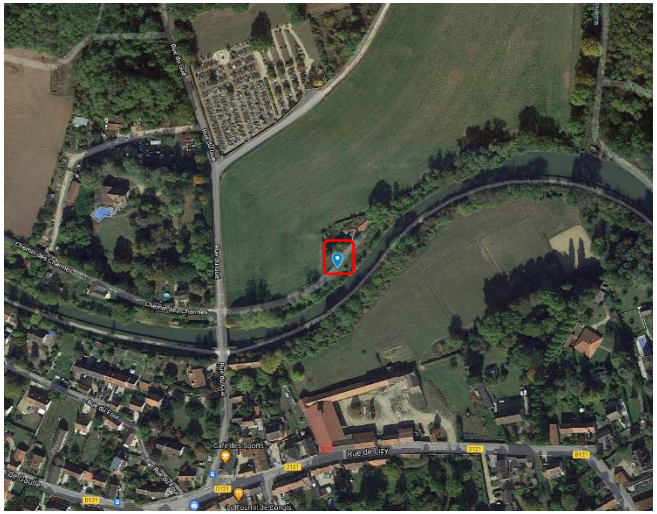
FICHE DE RÉSULTATS - 77440-CONGIS-GUE

11 rue du Gué – 77440 Congis sur Thérouanne

Latitude/Longitude : **49.01035, 2.97763**
Altitude du point de mesure : 63 m

Localisation du site





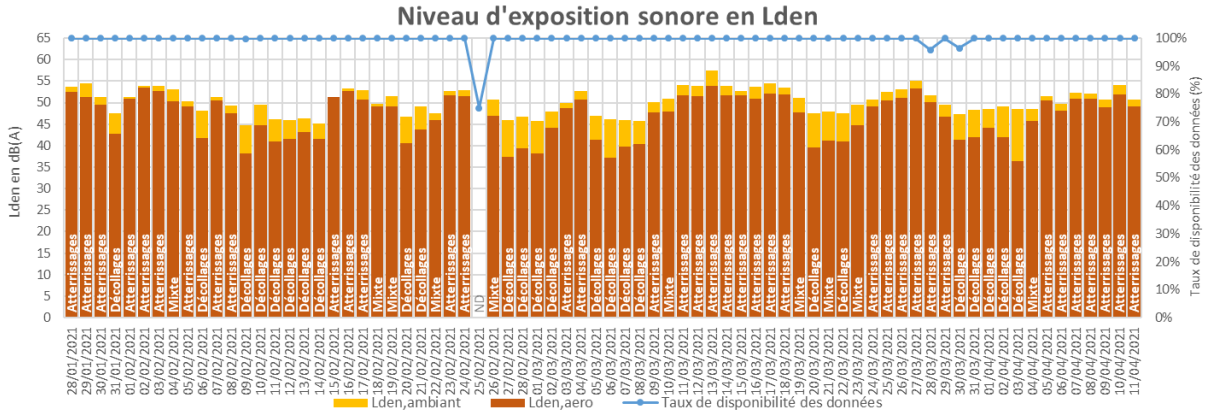
77440-CONGIS-GUE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

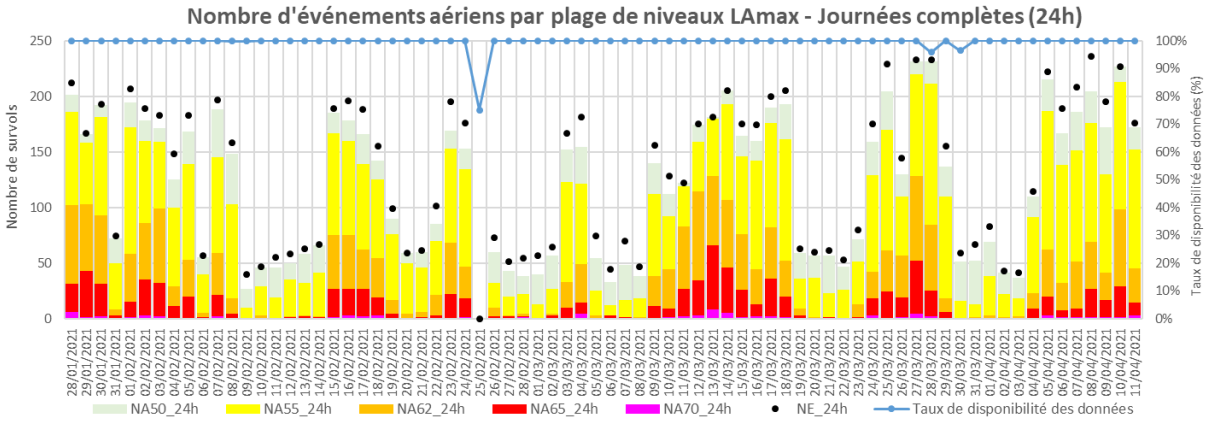
Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	2270	32%	**59.9**	60.3	**70.8**	71.2	54.3	54.8	1272	1226	1635	1440	61	66
A330s	398	6%	**63.5**	64.6	**74.6**	75.5	57.9	59.2	1291	1229	1875	1451	57	61
A350s	284	4%	**59.8**	60.4	**72.0**	72.5	54.6	55.2	1322	1236	1655	1468	61	68
B737s	656	9%	**60.7**	62.0	**71.8**	73.1	55.4	56.9	1337	1236	1900	1523	58	66
B777s	1169	16%	**60.4**	61.6	**72.1**	73.2	55.1	56.4	1315	1232	1964	1498	55	58
B787s	528	7%	**61.4**	62.4	**73.2**	74.4	56.1	57.3	1303	1228	1844	1453	57	60
E170	452	6%	**59.0**	59.6	**70.2**	70.6	53.6	54.3	1264	1223	1557	1345	63	69
E190s	579	8%	**60.7**	61.3	**71.9**	72.4	55.2	55.7	1281	1224	1662	1447	60	64
Autres	809	11%	**55.2**	55.5	**67.3**	67.3	49.7	49.7	1444	1522	2849	2448	42	34

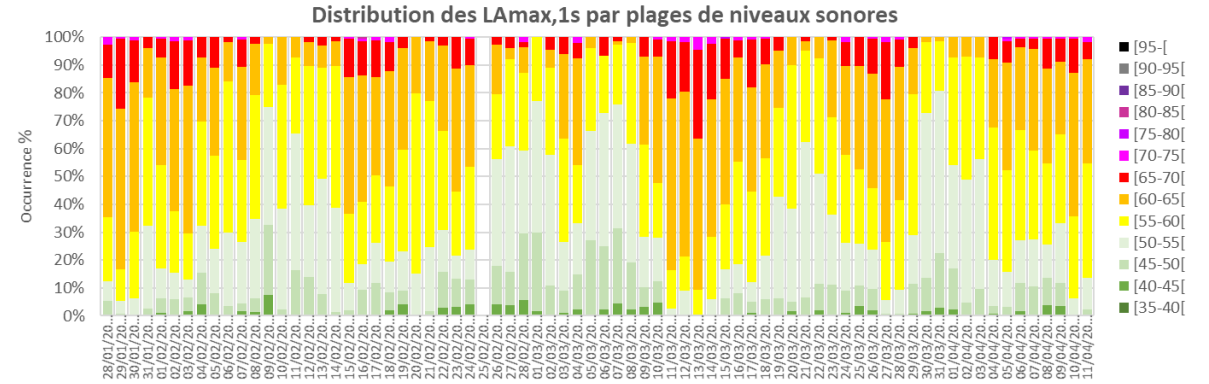
77440-CONGIS-GUE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	2214	35%	**60.0**	60.3	**71.0**	71.2	**54.5**	54.9	1266	1226	1573	1433	61	67
A330s	351	6%	**65.0**	65.5	**75.8**	76.2	**59.3**	59.8	1258	1227	1537	1408	62	67
A350s	277	4%	**59.9**	60.4	**72.1**	72.6	**54.7**	55.3	1315	1235	1584	1463	62	69
B737s	583	9%	**62.1**	62.6	**73.0**	73.5	**56.8**	57.5	1304	1231	1633	1464	62	69
B777s	1031	16%	**61.5**	62.0	**73.2**	73.7	**56.3**	57.0	1283	1230	1642	1467	59	64
B787s	486	8%	**62.1**	62.5	**73.9**	74.7	**56.8**	57.6	1276	1227	1622	1448	60	63
E170	445	7%	**59.1**	59.7	**70.3**	70.6	**53.8**	54.3	1252	1223	1513	1343	63	69
E190s	562	9%	**60.9**	61.3	**72.1**	72.5	**55.4**	55.8	1271	1224	1580	1439	61	67
Autres	410	6%	**60.6**	60.5	**72.1**	71.9	**55.4**	55.3	1311	1232	1683	1504	59	63

77440-CONGIS-GUE - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Journées complètes (24h)

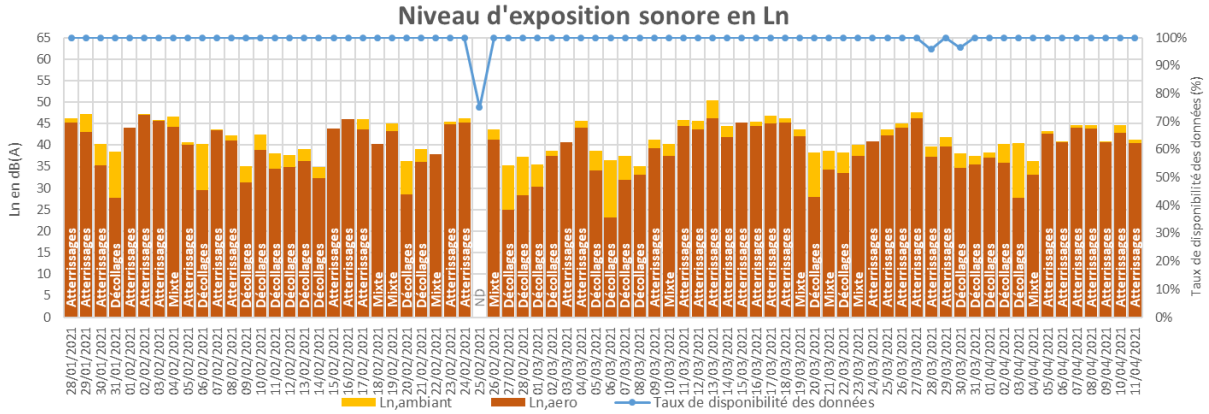


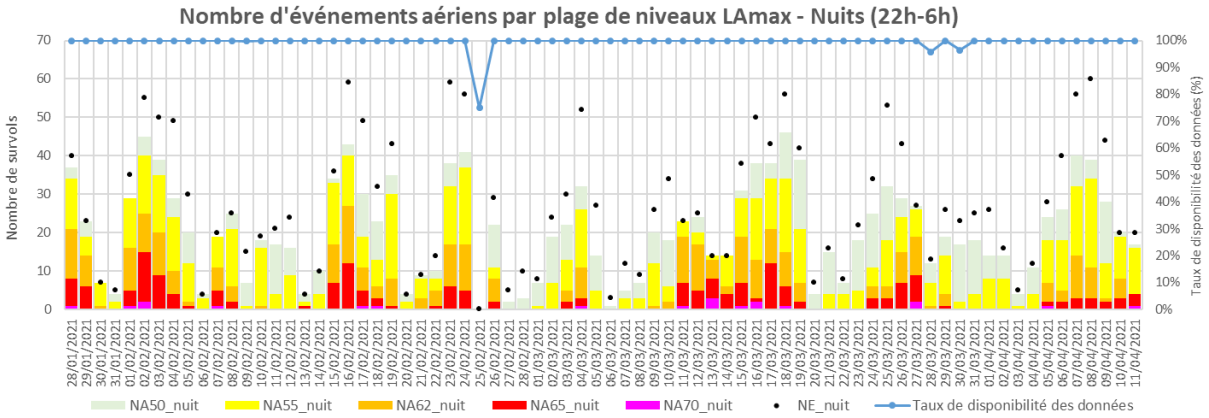


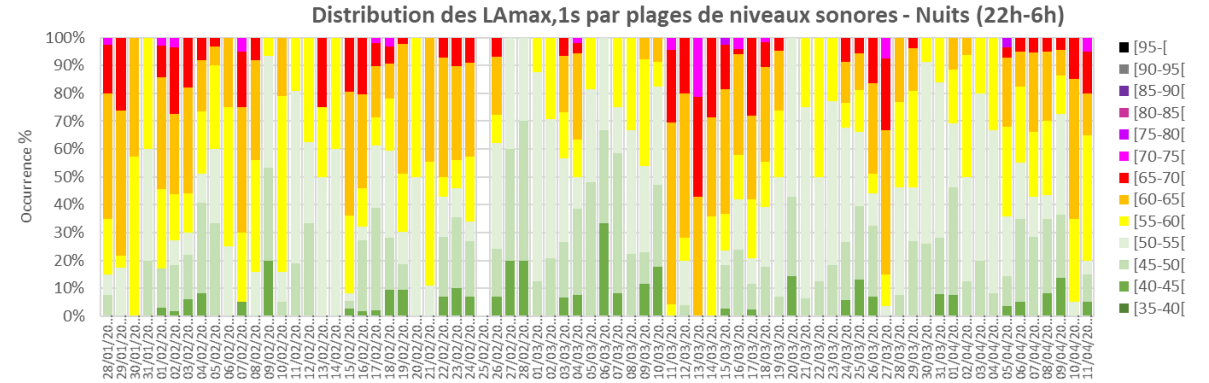


		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
% données disponibles	Journée complète (24h)	99.6%	99.9%	99.9%
LAeq ambiant	Lden	51.2	47.3	52.8
	Journée (6h-18h)	49.2	46.4	50.5
	Soirée (18h-22h)	46.1	42.4	47.6
	Nuit (22h-6h)	43.2	38.3	44.9
LAeq aérien	Lden	**49.0**	**41.4**	**51.1**
	Journée (6h-18h)	45.6	38.0	47.8
	Soirée (18h-22h)	43.9	37.2	45.9
	Nuit (22h-6h)	41.6	33.8	43.6
% de bruit aérien	Lden	60%	26%	67%
	Journée (6h-18h)	43%	14%	53%
	Soirée (18h-22h)	61%	30%	68%
	Nuit (22h-6h)	69%	36%	75%

77440-CONGIS-GUE - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Nuits (22h-6h)



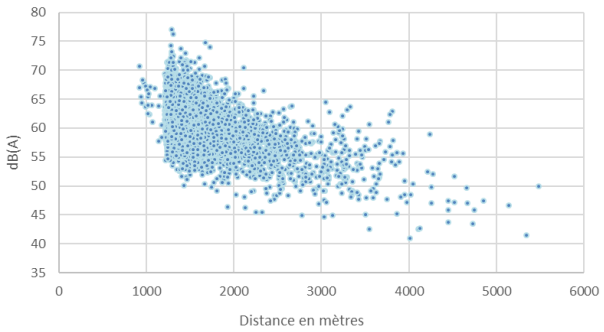




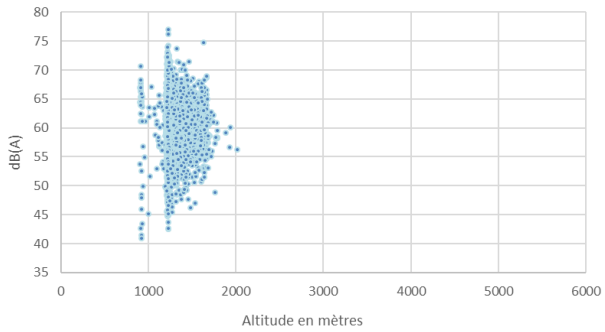
		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
Nombre moyen de survols	Journée complète (24h)	**132**	**58**	**189**
	Journée (6h-18h)	81	34	119
	Soirée (18h-22h)	24	11	34
	Nuit (22h-6h)	27	13	36
NA50	Journée complète (24h)	121	50	177
	Journée (6h-18h)	79	32	117
	Soirée (18h-22h)	22	8	31
	Nuit (22h-6h)	21	9	28
NA55	Journée complète (24h)	99	27	155
	Journée (6h-18h)	67	19	105
	Soirée (18h-22h)	18	4	27
	Nuit (22h-6h)	16	4	23
NA62	Journée complète (24h)	40	2	68
	Journée (6h-18h)	27	2	46
	Soirée (18h-22h)	7	1	10
	Nuit (22h-6h)	8	0	12
NA65	Journée complète (24h)	14	1	24
	Journée (6h-18h)	10	1	17
	Soirée (18h-22h)	2	0	3
	Nuit (22h-6h)	4	0	5
NA70	Journée complète (24h)	2	0	2
	Journée (6h-18h)	2	0	1
	Soirée (18h-22h)	1	0	0
	Nuit (22h-6h)	1	0	1

77440-CONGIS-GUE - Indicateurs événementiels en fonction des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

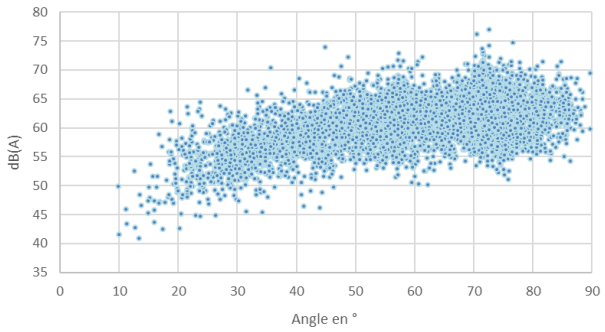
LAmax vs distance oblique



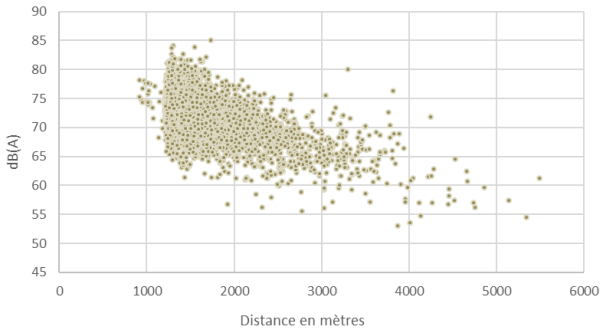
LAmax vs altitude



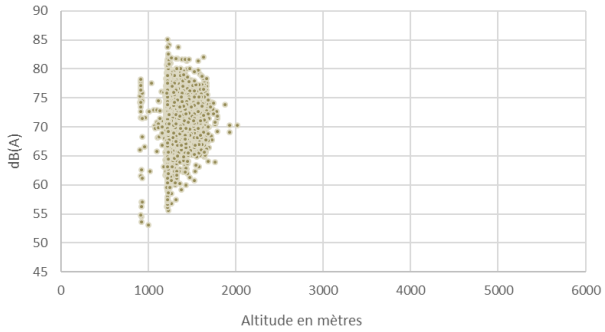
LAmax vs angle d'élévation



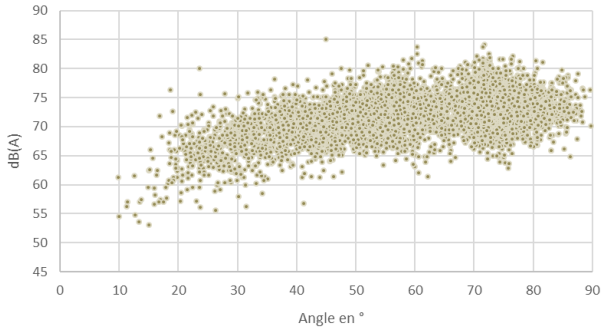
SEL vs distance oblique



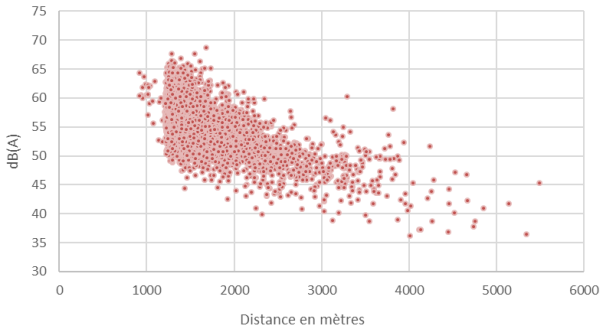
SEL vs altitude



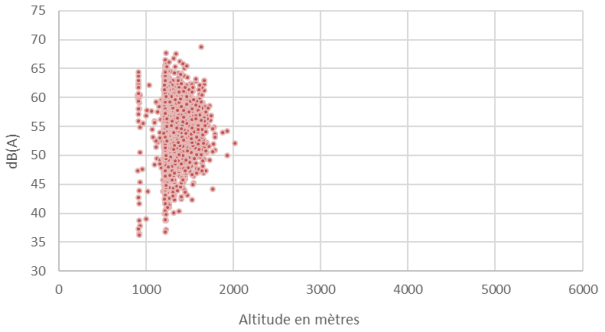
SEL vs angle d'élévation



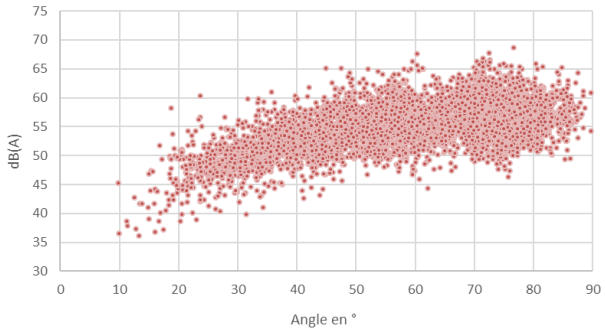
LAeq,evt vs distance oblique



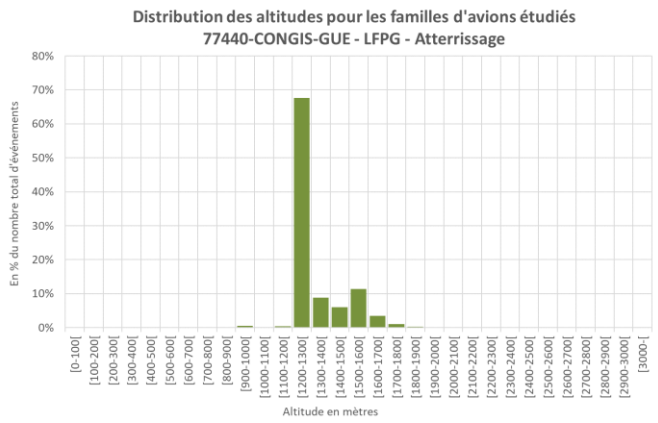
LAeq,evt vs altitude

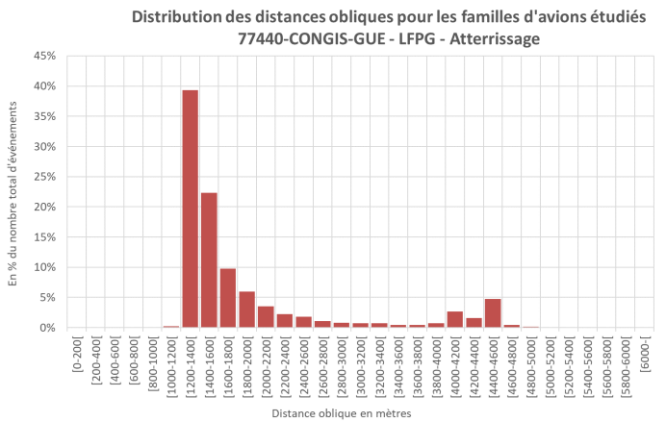


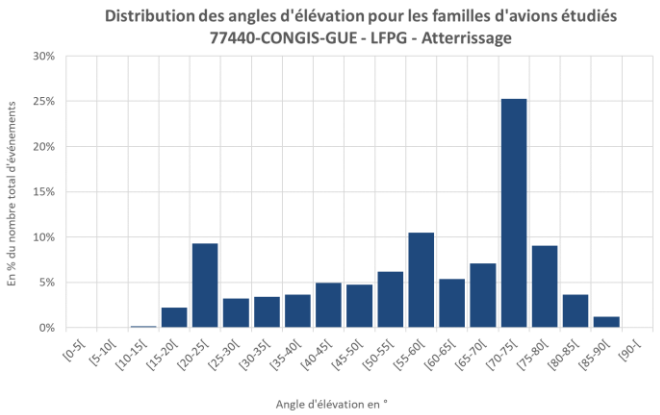
LAeq,evt vs angle d'élévation



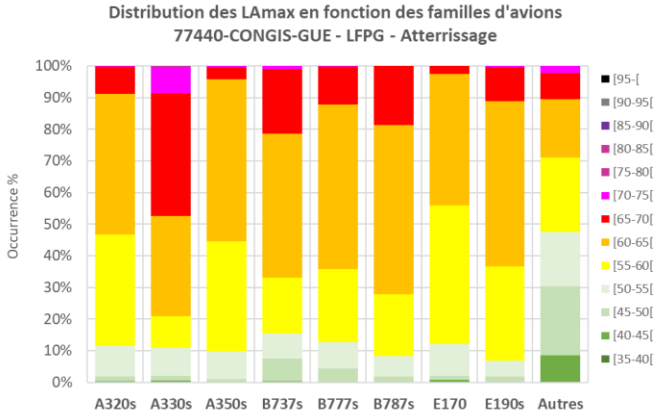
77440-CONGIS-GUE - Distribution des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

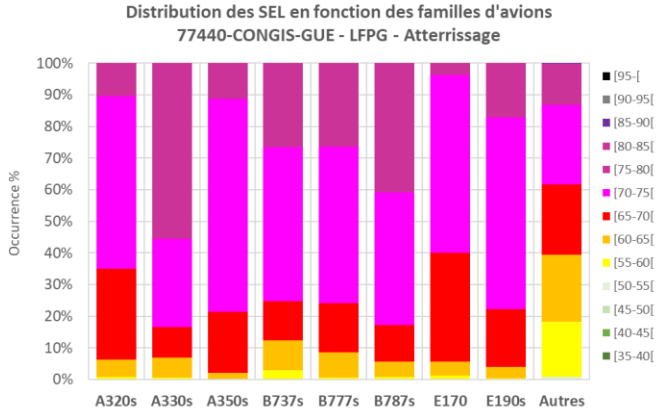


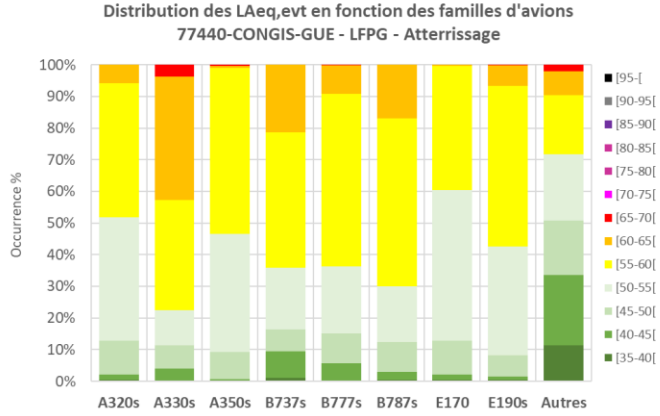




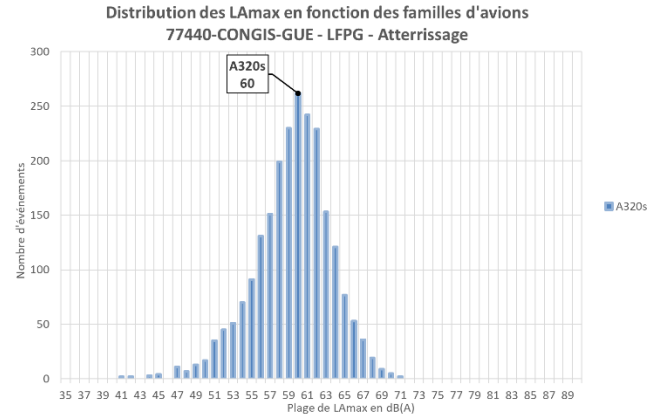
77440-CONGIS-GUE - Distribution des indicateurs événementiels – Pour l'ensemble des atterrissages

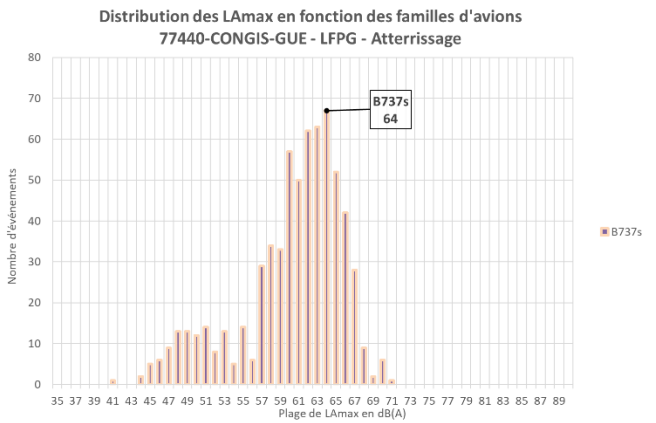


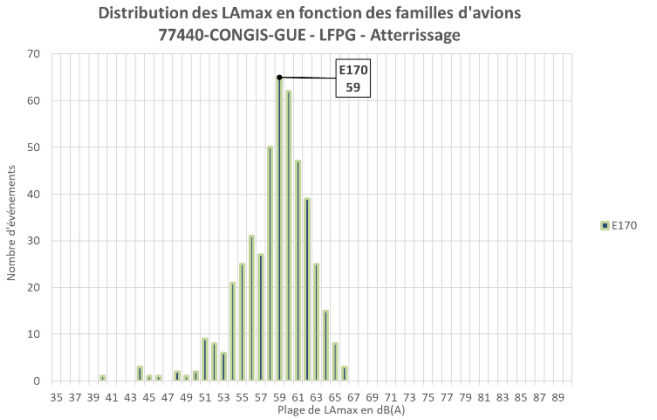


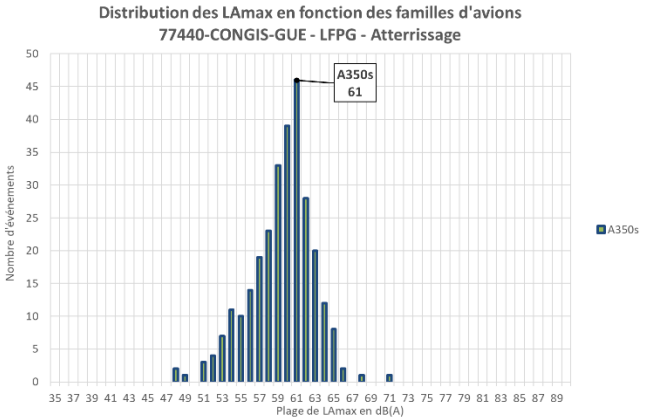


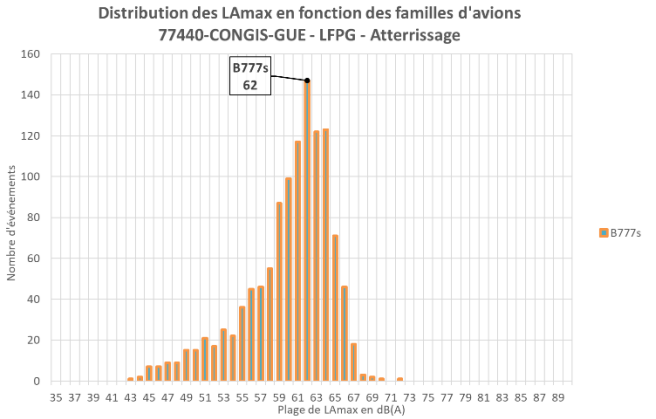
77440-CONGIS-GUE - Distribution des LAMAX,1s – Pour l'ensemble des atterrissages

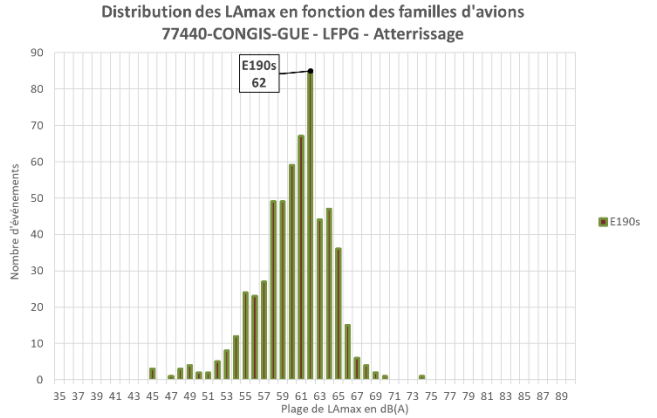


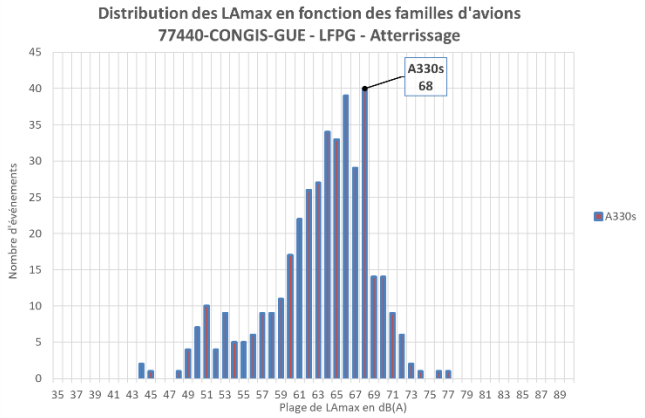


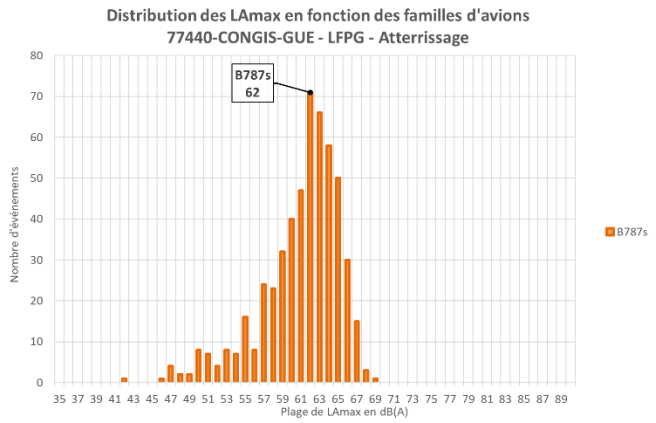


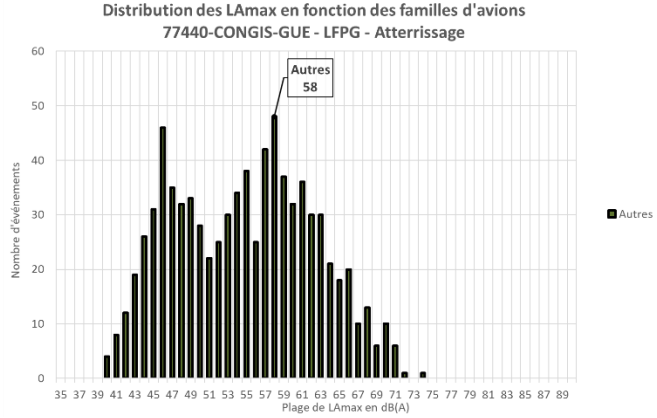




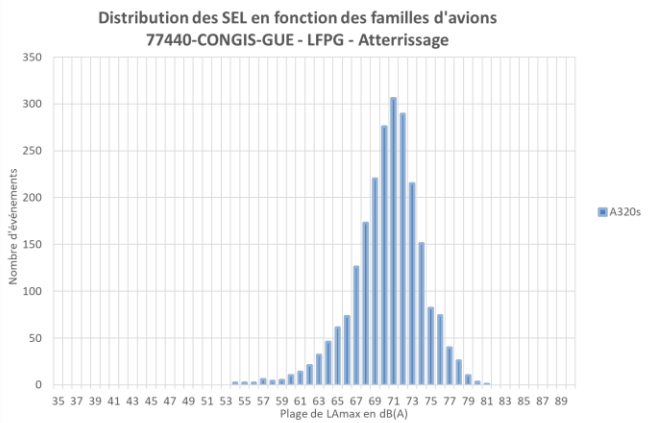


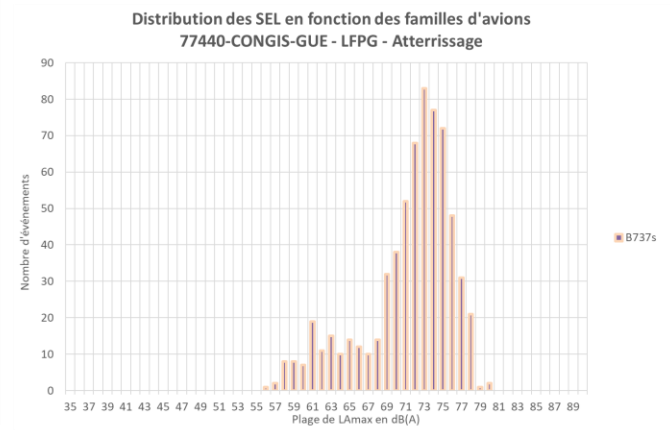


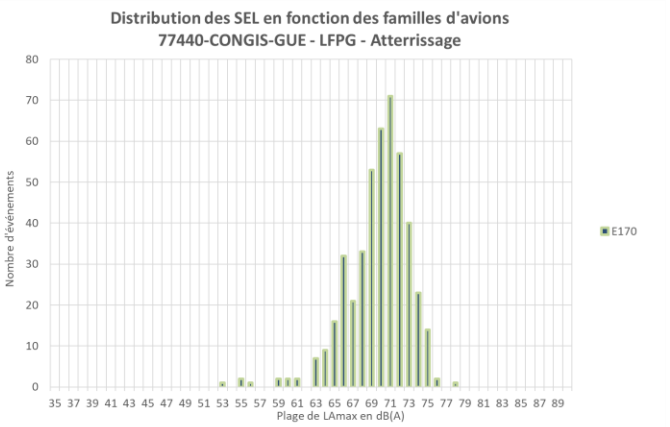


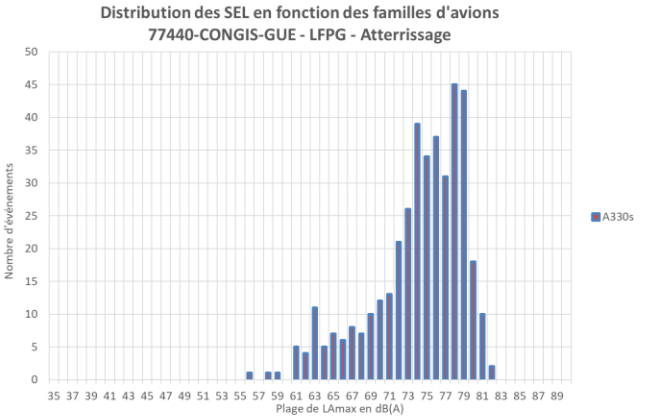


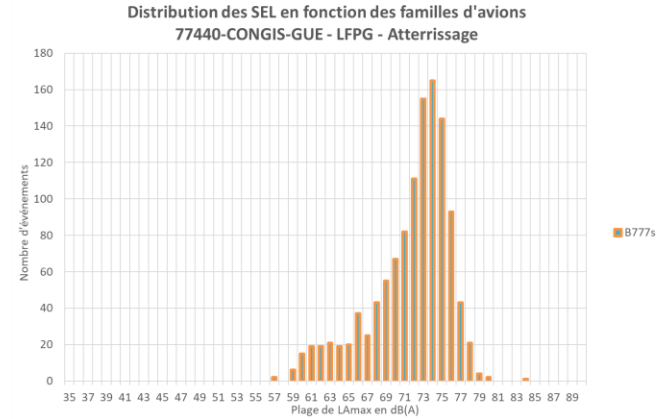
77440-CONGIS-GUE - Distribution des SEL – Pour l'ensemble des atterrissages

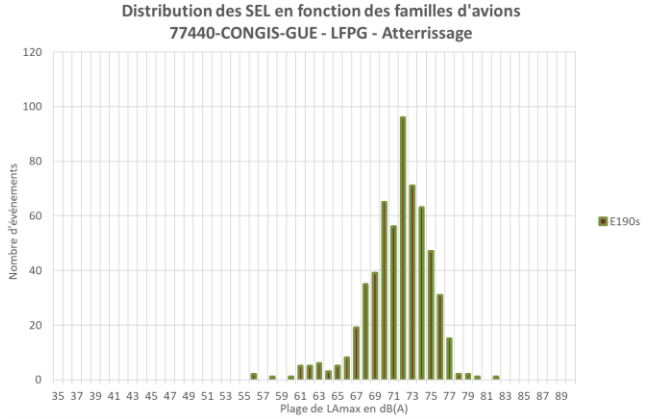


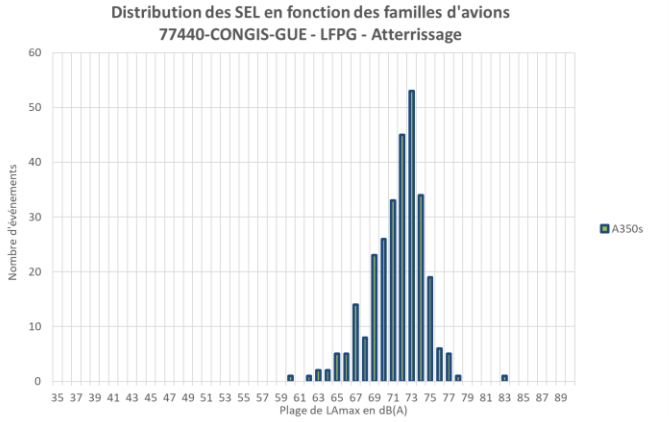


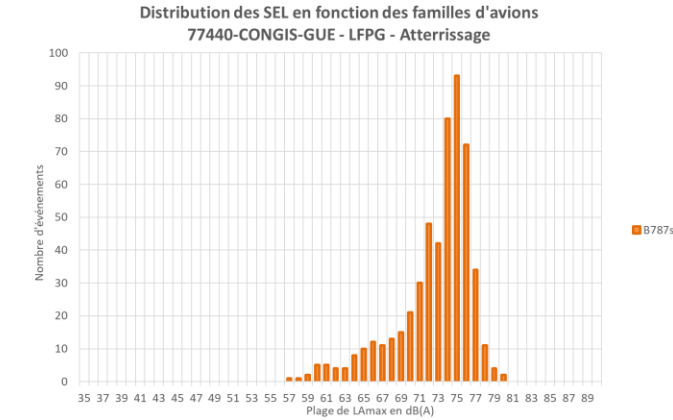


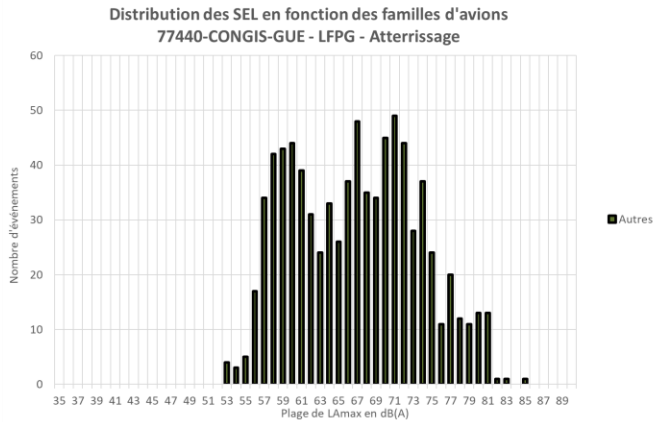




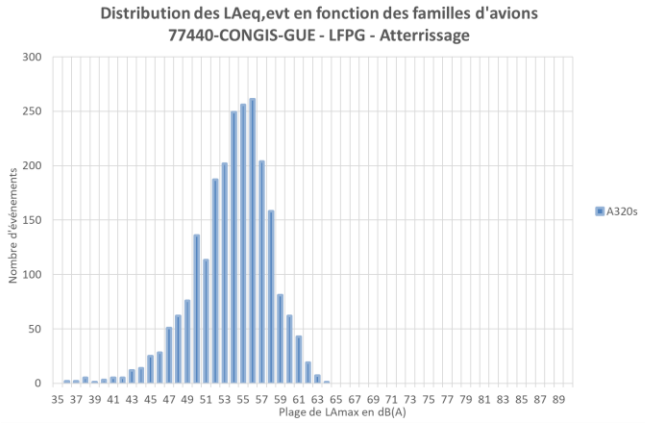


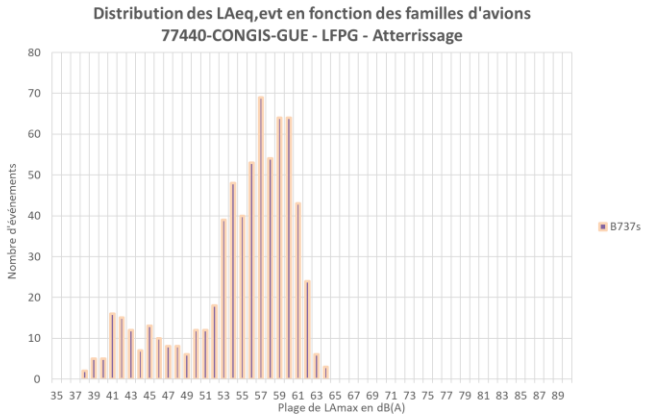


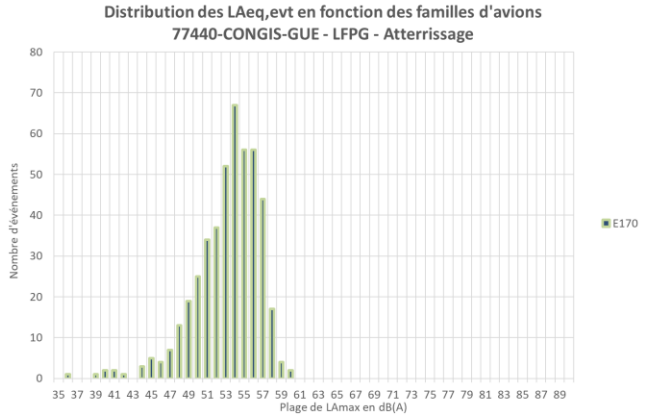


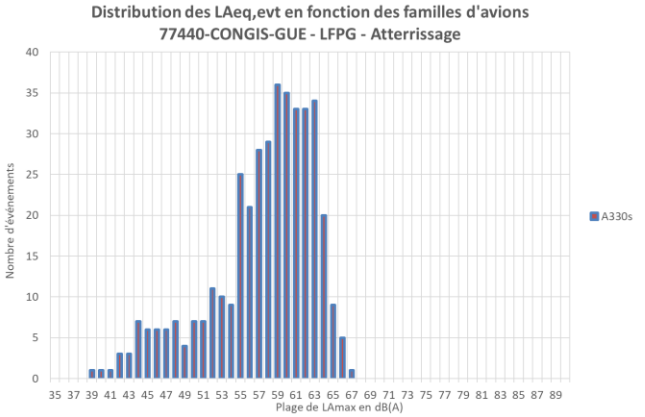


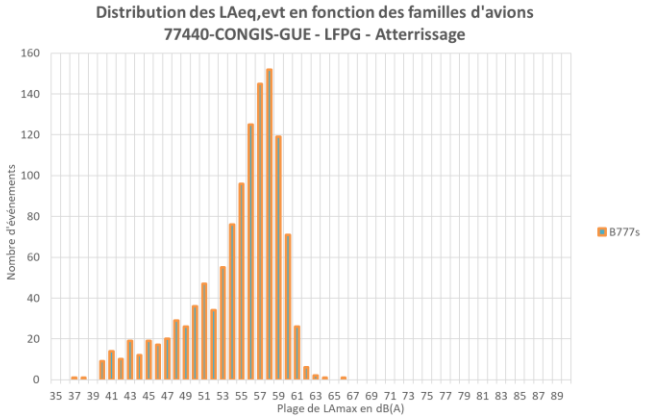
77440-CONGIS-GUE - Distribution des LAeq,evt – Pour l'ensemble des atterrissages

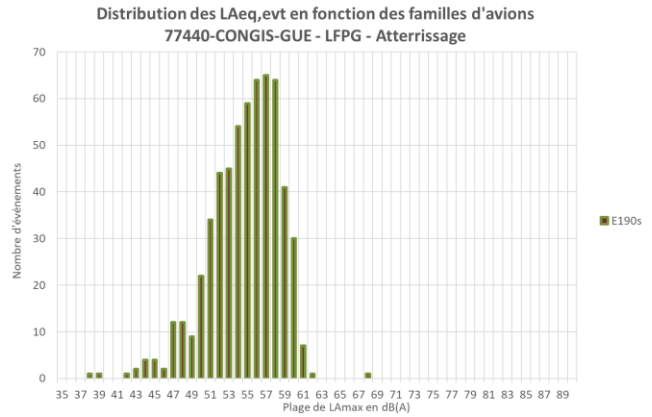


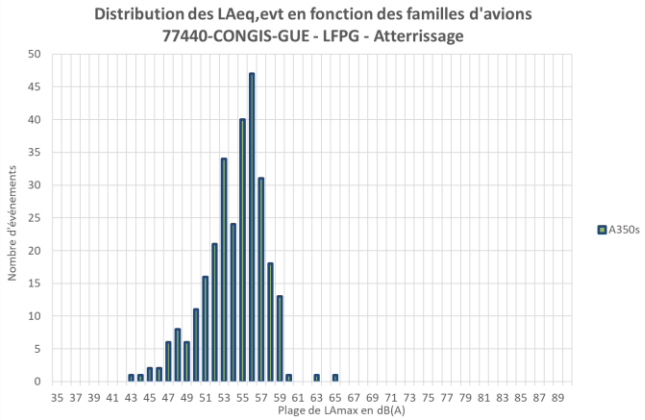


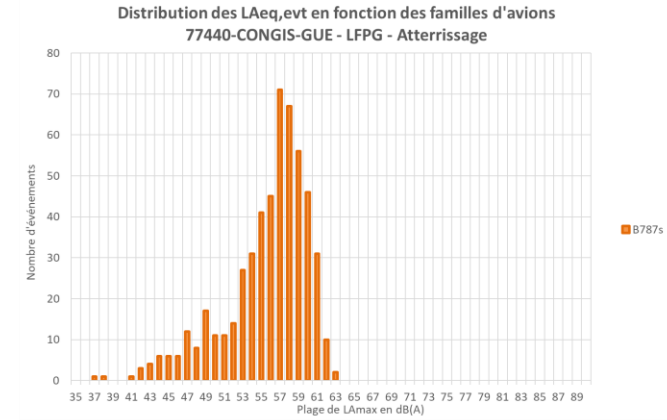


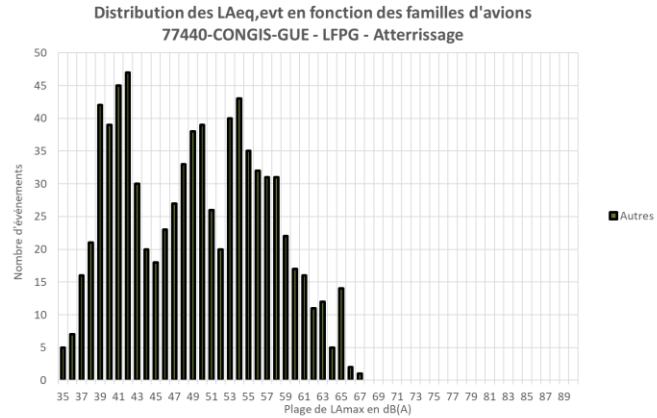












77440-CONGIS-GUE - Distribution des indicateurs acoustiques par familles d'avions – Pour l'ensemble des atterrissages

	LAmax,1s									SEL									LAeq,evt								
dB(A)	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	7
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	16
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	2	1	1	0	1	21
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	5	0	0	1	1	42
40	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	5	9	0	2	0	39
41	2	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	16	14	1	2	0	45
42	2	0	0	0	0	1	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	3	0	15	10	3	1	1	47
43	0	0	0	0	1	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	3	1	12	19	4	0	2	30
44	3	2	0	2	2	0	3	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	7	1	7	12	6	3	4	20
45	4	1	0	5	7	0	1	3	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	6	2	13	19	6	5	4	18
46	0	0	0	6	7	1	1	0	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	6	2	10	17	6	4	2	23
47	11	0	0	9	9	4	0	1	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51	6	6	8	20	12	7	12	27
48	7	1	2	13	9	2	2	3	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62	7	8	8	29	8	13	12	33
49	13	4	1	13	15	2	1	4	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	4	6	6	26	17	19	9	38
50	17	7	0	12	15	8	2	2	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	136	7	11	12	36	11	25	22	39
51	35	10	3	14	21	7	9	2	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	113	7	16	12	47	11	34	34	26
52	45	4	4	8	17	4	8	5	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	187	11	21	18	34	14	37	44	20
53	51	9	7	13	25	8	6	8	30	0	0	0	0	0	0	1	0	4	202	10	34	39	55	27	52	45	40
54	70	5	11	5	22	7	21	12	34	2	0	0	0	0	0	0	0	3	249	9	24	48	76	31	67	54	43
55	91	5	10	14	36	16	25	24	38	2	0	0	0	0	0	2	0	5	256	25	40	40	96	41	56	59	35
56	131	6	14	6	45	8	31	23	25	2	1	0	1	0	0	1	2	17	261	21	47	53	125	45	56	64	32
57	151	9	19	29	46	24	27	27	42	6	0	0	2	2	1	0	0	34	204	28	31	69	145	71	44	65	31
58	199	9	23	34	55	23	50	49	48	4	1	0	8	0	1	0	1	42	158	29	18	54	152	67	17	64	31
59	230	11	33	33	87	32	65	49	37	5	1	0	8	6	2	2	0	43	81	36	13	64	119	56	4	41	22
60	262	17	39	57	99	40	62	59	32	10	0	1	7	15	5	2	1	44	62	35	1	64	71	46	2	30	17
61	242	22	46	50	117	47	47	67	36	14	5	0	19	19	5	2	5	39	43	33	0	43	26	31	0	7	16
62	229	26	28	62	147	71	39	85	30	21	4	1	11	19	4	0	5	31	19	33	0	24	6	10	0	1	11
63	153	27	20	63	122	66	25	44	30	32	11	2	15	21	4	7	6	24	7	34	1	6	2	2	0	0	12
64	121	34	12	67	123	58	15	47	21	46	5	2	10	19	8	9	3	33	1	20	0	3	1	0	0	0	5
65	77	33	8	52	71	50	8	36	18	61	7	5	14	20	10	16	5	26	0	9	1	0	0	0	0	0	14
66	53	39	2	42	46	30	3	15	20	73	6	5	12	37	12	32	8	37	0	5	0	0	1	0	0	0	2
67	36	29	0	28	18	15	0	6	10	126	8	14	10	25	11	21	19	48	0	1	0	0	0	0	0	0	1
68	19	40	1	9	3	3	0	4	13	173	7	8	14	43	13	33	35	35	0	0	0	0	0	0	0	1	0
69	9	14	0	2	2	1	0	2	6	220	10	23	32	55	15	53	39	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	5	14	0	6	1	0	0	1	10	276	12	26	38	67	21	63	65	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
71	2	9	1	1	0	0	0	0	6	306	13	33	52	82	30	71	56	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	0	6	0	0	1	0	0	0	1	289	21	45	68	111	48	57	96	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	0	2	0	0	0	0	0	0	0	215	26	53	83	155	42	40	71	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74	0	1	0	0	0	0	0	1	1	151	39	34	77	165	80	23	63	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	82	34	19	72	144	93	14	47	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	0	1	0	0	0	0	0	0	0	74	37	6	48	93	72	2	31	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
77	0	1	0	0	0	0	0	0	0	40	31	5	31	43	34	0	15	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	45	1	21	21	11	1	2	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	44	0	1	4	4	0	2	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	18	0	2	2	2	0	1	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
89	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

77440-CONGIS-GUE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
C130	2	0.03%	**69.1**	69.1	**79.2**	79.2	**63.4**	63.4	1230	1230	1300	1300	72	72
B762	1	0.01%	**66.7**	66.7	**74.6**	74.6	**58.5**	58.5	1478	1478	1922	1922	50	50
PC12	2	0.03%	**65.6**	65.6	**75.5**	75.5	**58.6**	58.6	1225	1225	1280	1280	73	73
B748	6	0.08%	**65.3**	67.9	**77.4**	79.9	**60.5**	64.0	1375	1366	2499	1623	46	57
A339	33	0.46%	**64.9**	65.4	**75.9**	76.3	**59.5**	60.7	1273	1231	1566	1325	64	71
B744	10	0.14%	**64.7**	63.7	**76.8**	76.5	**59.7**	58.9	1341	1249	1890	1586	55	63
A388	34	0.48%	**64.3**	66.6	**75.9**	77.8	**58.6**	61.1	1370	1311	1864	1571	59	65
A332	270	3.78%	**63.9**	64.8	**74.8**	75.5	**58.1**	59.5	1289	1228	1838	1451	58	60
B733	53	0.74%	**62.9**	64.3	**73.5**	74.5	**57.7**	59.4	1291	1223	1672	1367	61	68
B735	1	0.01%	**62.6**	62.6	**74.3**	74.3	**58.4**	58.4	1217	1217	1478	1478	55	55
B78X	64	0.90%	**62.5**	62.9	**74.5**	75.1	**57.5**	57.9	1319	1255	1656	1442	62	68
A333	95	1.33%	**62.0**	62.9	**73.3**	74.6	**56.6**	58.1	1306	1228	2087	1542	52	56
A306	19	0.27%	**61.9**	62.3	**73.3**	74.3	**56.4**	58.9	1440	1468	2389	1904	49	49
B788	41	0.57%	**61.6**	62.4	**73.1**	74.5	**56.3**	57.7	1275	1228	1590	1324	64	71
A310	21	0.29%	**61.5**	64.7	**72.9**	74.4	**55.8**	59.1	1363	1246	2653	2042	47	38
B77W	794	11.11%	**61.4**	62.2	**73.0**	73.8	**56.1**	57.1	1301	1232	1787	1468	58	63
B737	80	1.12%	**61.2**	61.7	**72.2**	72.4	**55.6**	55.7	1326	1242	1645	1530	62	70
B789	423	5.92%	**61.2**	62.2	**73.0**	74.1	**55.8**	57.1	1304	1227	1897	1466	55	58
A321	108	1.51%	**61.2**	61.7	**72.0**	72.2	**55.8**	56.6	1264	1224	1665	1471	59	58
A21N	76	1.06%	**60.9**	61.7	**71.9**	72.8	**55.0**	55.4	1282	1230	1650	1393	62	71
E195	32	0.45%	**60.8**	61.7	**71.5**	72.4	**54.8**	55.5	1330	1230	1726	1475	60	64
E190	547	7.66%	**60.7**	61.2	**72.0**	72.4	**55.2**	55.7	1278	1224	1659	1441	60	64
B38M	1	0.01%	**60.6**	60.6	**71.0**	71.0	**54.3**	54.3	1324	1324	1369	1369	75	75
B738	174	2.44%	**60.4**	61.4	**71.8**	72.5	**54.9**	55.9	1348	1279	1828	1512	60	66
B734	338	4.73%	**60.4**	62.5	**71.4**	73.3	**55.2**	57.5	1342	1250	2040	1575	55	62
BCS1	4	0.06%	**60.3**	59.8	**69.2**	68.6	**53.4**	52.7	1251	1223	1304	1301	75	77
A319	794	11.11%	**60.0**	60.3	**70.9**	71.3	**54.4**	54.9	1276	1226	1643	1442	60	67
A320	697	9.76%	**59.9**	60.3	**70.9**	71.1	**54.5**	55.0	1268	1227	1632	1435	61	66
A359	269	3.76%	**59.8**	60.4	**72.0**	72.5	**54.6**	55.2	1319	1235	1654	1461	61	68
A35K	15	0.21%	**59.8**	60.3	**72.0**	73.0	**54.2**	55.1	1372	1387	1679	1575	61	62
A20N	39	0.55%	**59.7**	60.0	**70.6**	71.2	**53.7**	54.2	1247	1228	1485	1356	63	70
B739	9	0.13%	**59.6**	59.8	**71.4**	71.7	**55.0**	54.8	1327	1228	1716	1473	57	59
C25B	1	0.01%	**59.6**	59.6	**69.9**	69.9	**50.9**	50.9	1218	1218	1221	1221	86	86
BCS3	14	0.20%	**59.5**	59.9	**70.3**	72.0	**53.7**	54.8	1301	1246	1778	1555	57	61

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
B772	169	2.37%	**59.5**	60.3	**71.6**	72.2	**54.4**	55.3	1290	1228	1845	1480	56	61
DH8D	23	0.32%	**59.4**	59.8	**70.8**	71.8	**53.9**	54.1	1326	1227	1791	1330	64	70
A318	556	7.78%	**59.3**	59.8	**70.4**	70.8	**53.8**	54.2	1274	1225	1628	1450	60	64
E170	452	6.33%	**59.0**	59.6	**70.2**	70.6	**53.6**	54.3	1264	1223	1557	1345	63	69
MD11	63	0.88%	**58.6**	56.6	**70.9**	68.8	**52.8**	49.9	1480	1528	3345	4081	34	23
GLF5	1	0.01%	**58.5**	58.5	**71.8**	71.8	**54.6**	54.6	1220	1220	1269	1269	74	74
C510	1	0.01%	**58.4**	58.4	**69.9**	69.9	**53.7**	53.7	1230	1230	1293	1293	72	72
SF34	1	0.01%	**58.1**	58.1	**70.3**	70.3	**53.9**	53.9	1212	1212	1235	1235	79	79
E135	2	0.03%	**57.9**	57.9	**67.0**	67.0	**51.1**	51.1	1223	1223	1385	1385	62	62
PRM1	2	0.03%	**57.8**	57.8	**67.1**	67.1	**50.9**	50.9	1466	1466	1631	1631	64	64
GLEX	1	0.01%	**57.7**	57.7	**69.5**	69.5	**52.9**	52.9	1221	1221	1435	1435	58	58
CL60	2	0.03%	**57.6**	57.6	**68.9**	68.9	**53.1**	53.1	1221	1221	1411	1411	60	60
CRJ9	14	0.20%	**57.5**	57.6	**68.4**	68.2	**51.6**	51.2	1251	1229	1562	1559	57	51
B77L	206	2.88%	**57.5**	58.6	**69.4**	70.3	**51.8**	52.2	1390	1345	2744	2155	42	36
E75S	23	0.32%	**57.5**	57.3	**68.6**	68.2	**52.3**	50.9	1295	1225	1776	1483	57	59
G280	1	0%	**57.5**	57.5	**69.9**	69.9	**54.6**	54.6	1230	1230	1313	1313	69	69
E75L	2	0.03%	**57.5**	57.5	**68.3**	68.3	**53.0**	53.0	1440	1440	1478	1478	77	77
C56X	5	0.07%	**56.7**	56.3	**68.8**	67.2	**51.6**	51.1	1224	1223	1485	1407	59	60
B763	191	2.67%	**56.4**	57.3	**68.6**	69.1	**51.0**	51.9	1445	1522	2797	2195	42	38
BE20	2	0.03%	**56.3**	56.3	**69.4**	69.4	**50.8**	50.8	1231	1231	1545	1545	56	56
E55P	1	0.01%	**55.4**	55.4	**67.1**	67.1	**47.4**	47.4	1216	1216	2408	2408	30	30
C650	1	0.01%	**55.0**	55.0	**67.0**	67.0	**50.5**	50.5	1221	1221	1369	1369	63	63
AT72	93	1.30%	**51.5**	49.4	**63.5**	61.2	**45.7**	42.8	1486	1528	3376	4060	35	23
AT43	27	0.38%	**51.0**	49.5	**63.1**	61.6	**45.6**	43.5	1584	1540	3617	4001	29	24
B752	181	2.53%	**51.0**	49.6	**63.4**	61.3	**45.4**	42.9	1490	1529	3182	4066	38	25
AT75	39	0.55%	**50.5**	46.8	**63.1**	60.6	**45.5**	42.0	1496	1535	3314	4020	36	23
F50	2	0.03%	**49.9**	49.9	**61.8**	61.8	**45.0**	45.0	1616	1616	2816	2816	49	49
E145	2	0.03%	**49.5**	49.5	**61.5**	61.5	**45.6**	45.6	1371	1371	1910	1910	54	54
AT76	12	0.17%	**48.9**	47.9	**61.6**	60.7	**43.0**	42.2	1573	1532	3990	4146	26	22
AT73	3	0.04%	**46.3**	46.1	**58.4**	59.1	**40.0**	41.0	1537	1535	4249	4237	21	21

77440-CONGIS-GUE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
C130	2	0.03%	**69.1**	69.1	**79.2**	79.2	**63.4**	63.4	1230	1230	1300	1300	72	72
B748	5	0.08%	**67.2**	69.1	**79.4**	81.4	**62.7**	65.0	1325	1347	2106	1607	51	59
B762	1	0.02%	**66.7**	66.7	**74.6**	74.6	**58.5**	58.5	1478	1478	1922	1922	50	50
A310	12	0.19%	**66.6**	68.1	**77.7**	79.5	**61.3**	63.4	1236	1227	1488	1298	66	72
B744	8	0.13%	**66.3**	66.2	**78.3**	78.7	**61.2**	61.8	1311	1249	1688	1586	57	63
MD11	21	0.33%	**65.7**	66.5	**77.7**	78.7	**60.9**	62.2	1309	1235	1863	1571	54	63
PC12	2	0.03%	**65.6**	65.6	**75.5**	75.5	**58.6**	58.6	1225	1225	1280	1280	73	73
A332	238	3.74%	**65.4**	65.7	**76.1**	76.3	**59.5**	59.9	1255	1226	1489	1424	63	67
A388	31	0.49%	**65.2**	66.7	**76.7**	77.9	**59.5**	61.3	1351	1306	1614	1544	63	68
A339	32	0.50%	**65.2**	65.7	**76.2**	76.4	**59.8**	60.8	1265	1231	1477	1323	66	71
A306	14	0.22%	**65.1**	66.0	**75.9**	76.7	**60.0**	60.8	1364	1392	1700	1611	59	59
AT76	1	0.02%	**64.0**	64.0	**74.6**	74.6	**59.7**	59.7	1223	1223	1307	1307	69	69
B733	49	0.77%	**63.8**	64.6	**74.2**	74.9	**58.7**	59.7	1242	1222	1516	1316	63	69
A333	81	1.27%	**63.7**	64.5	**74.9**	75.5	**58.5**	59.0	1262	1227	1699	1438	57	66
B78X	62	0.97%	**62.8**	62.9	**74.8**	75.1	**57.7**	57.9	1311	1238	1570	1436	64	69
B735	1	0.02%	**62.6**	62.6	**74.3**	74.3	**58.4**	58.4	1217	1217	1478	1478	55	55
B734	287	4.51%	**62.3**	63.2	**73.0**	73.8	**57.2**	58.3	1302	1228	1683	1452	61	69
B788	39	0.61%	**62.3**	62.6	**73.7**	74.7	**56.9**	57.7	1260	1227	1446	1307	66	71
B77W	740	11.64%	**62.0**	62.4	**73.5**	74.0	**56.8**	57.4	1283	1230	1597	1454	61	66
B789	385	6.05%	**62.0**	62.5	**73.8**	74.5	**56.7**	57.5	1272	1226	1648	1451	58	60
AT43	2	0.03%	**62.0**	62.0	**71.4**	71.4	**55.4**	55.4	1226	1226	1815	1815	47	47
AT75	7	0.11%	**61.9**	61.7	**72.5**	72.9	**57.1**	57.3	1224	1224	1391	1316	66	69
B738	157	2.47%	**61.6**	61.8	**72.9**	73.0	**56.2**	56.4	1318	1239	1587	1481	63	70
A321	103	1.62%	**61.5**	61.9	**72.4**	72.3	**56.2**	56.8	1251	1223	1537	1454	61	58
A21N	73	1.15%	**61.4**	61.8	**72.3**	73.0	**55.5**	55.4	1272	1230	1539	1378	64	71
B737	79	1.24%	**61.4**	61.7	**72.4**	72.5	**55.7**	55.8	1322	1237	1611	1524	63	70
E195	30	0.47%	**61.1**	61.8	**71.9**	72.7	**55.2**	55.8	1311	1228	1543	1470	63	69
E190	532	8.37%	**60.9**	61.3	**72.2**	72.5	**55.4**	55.8	1269	1224	1582	1437	61	67
B77L	132	2.08%	**60.8**	61.5	**72.4**	72.8	**55.4**	56.3	1291	1230	1825	1634	53	55
B38M	1	0.02%	**60.6**	60.6	**71.0**	71.0	**54.3**	54.3	1324	1324	1369	1369	75	75
B763	113	1.78%	**60.6**	60.8	**72.3**	72.5	**55.5**	56.0	1358	1311	1845	1765	55	54
BCS1	4	0.06%	**60.3**	59.8	**69.2**	68.6	**53.4**	52.7	1251	1223	1304	1301	75	77
A319	776	12.20%	**60.1**	60.4	**71.0**	71.4	**54.5**	54.9	1270	1226	1582	1430	61	68
A320	678	10.66%	**60.1**	60.3	**71.0**	71.1	**54.6**	55.1	1261	1227	1570	1426	62	67

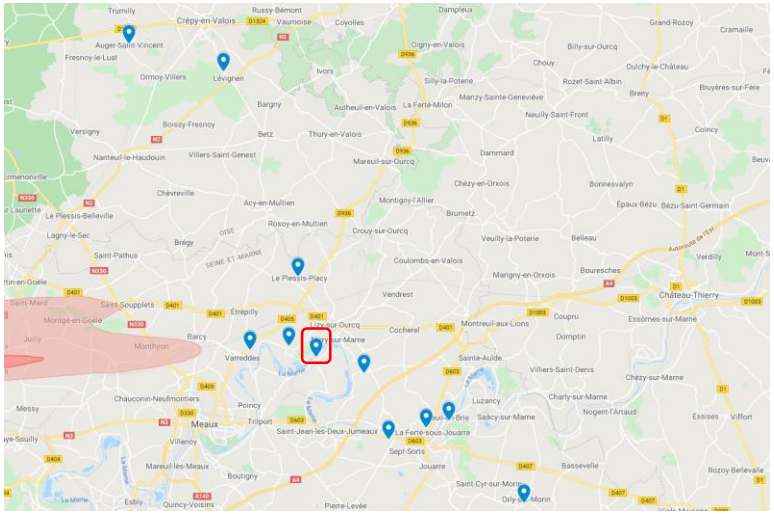
			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
B772	159	2.50%	**60.0**	60.5	**72.0**	72.6	**54.9**	55.7	1274	1227	1699	1467	58	63
A359	262	4.12%	**59.9**	60.4	**72.1**	72.6	**54.8**	55.3	1311	1233	1578	1458	63	70
AT72	26	0.41%	**59.9**	61.0	**71.1**	71.9	**55.1**	56.1	1260	1230	1545	1349	63	68
DH8D	20	0.31%	**59.9**	60.2	**71.5**	72.0	**54.4**	54.7	1296	1227	1392	1320	70	71
A35K	15	0.24%	**59.8**	60.3	**72.0**	73.0	**54.2**	55.1	1372	1387	1679	1575	61	62
A20N	39	0.61%	**59.7**	60.0	**70.6**	71.2	**53.7**	54.2	1247	1228	1485	1356	63	70
BCS3	13	0.20%	**59.7**	60.1	**70.5**	72.2	**54.0**	55.3	1283	1226	1574	1554	60	62
B739	9	0.14%	**59.6**	59.8	**71.4**	71.7	**55.0**	54.8	1327	1228	1716	1473	57	59
C25B	1	0.02%	**59.6**	59.6	**69.9**	69.9	**50.9**	50.9	1218	1218	1221	1221	86	86
A318	545	8.57%	**59.5**	59.9	**70.5**	70.9	**53.9**	54.2	1269	1225	1582	1445	61	65
F50	1	0.02%	**59.2**	59.2	**70.6**	70.6	**54.4**	54.4	1434	1434	1501	1501	73	73
E170	445	7.00%	**59.1**	59.7	**70.3**	70.6	**53.8**	54.3	1252	1223	1513	1343	63	69
GLF5	1	0.02%	**58.5**	58.5	**71.8**	71.8	**54.6**	54.6	1220	1220	1269	1269	74	74
C510	1	0.02%	**58.4**	58.4	**69.9**	69.9	**53.7**	53.7	1230	1230	1293	1293	72	72
SF34	1	0.02%	**58.1**	58.1	**70.3**	70.3	**53.9**	53.9	1212	1212	1235	1235	79	79
E135	2	0.03%	**57.9**	57.9	**67.0**	67.0	**51.1**	51.1	1223	1223	1385	1385	62	62
PRM1	2	0.03%	**57.8**	57.8	**67.1**	67.1	**50.9**	50.9	1466	1466	1631	1631	64	64
GLEX	1	0.02%	**57.7**	57.7	**69.5**	69.5	**52.9**	52.9	1221	1221	1435	1435	58	58
E75S	21	0.33%	**57.7**	57.3	**69.0**	68.3	**52.7**	51.4	1273	1225	1541	1350	61	67
CL60	2	0.03%	**57.6**	57.6	**68.9**	68.9	**53.1**	53.1	1221	1221	1411	1411	60	60
CRJ9	14	0.22%	**57.5**	57.6	**68.4**	68.2	**51.6**	51.2	1251	1229	1562	1559	57	51
G280	1	0.02%	**57.5**	57.5	**69.9**	69.9	**54.6**	54.6	1230	1230	1313	1313	69	69
E75L	2	0.03%	**57.5**	57.5	**68.3**	68.3	**53.0**	53.0	1440	1440	1478	1478	77	77
C56X	5	0.08%	**56.7**	56.3	**68.8**	67.2	**51.6**	51.1	1224	1223	1485	1407	59	60
B752	68	1.07%	**56.6**	57.7	**68.4**	69.6	**51.5**	53.1	1303	1235	1767	1522	58	63
BE20	2	0.03%	**56.3**	56.3	**69.4**	69.4	**50.8**	50.8	1231	1231	1545	1545	56	56
E145	1	0.02%	**55.9**	55.9	**67.2**	67.2	**51.3**	51.3	1219	1219	1296	1296	70	70
E55P	1	0.02%	**55.4**	55.4	**67.1**	67.1	**47.4**	47.4	1216	1216	2408	2408	30	30
C650	1	0.02%	**55.0**	55.0	**67.0**	67.0	**50.5**	50.5	1221	1221	1369	1369	63	63

FICHE DE RÉSULTATS – 77440-ISLES-MEUNIERS

Chemin des Meuniers – 77440 ISLES LES MELDEUSES

Latitude/Longitude : **49.0026, 3.00588**
Altitude du point de mesure : 51 m

Localisation du site







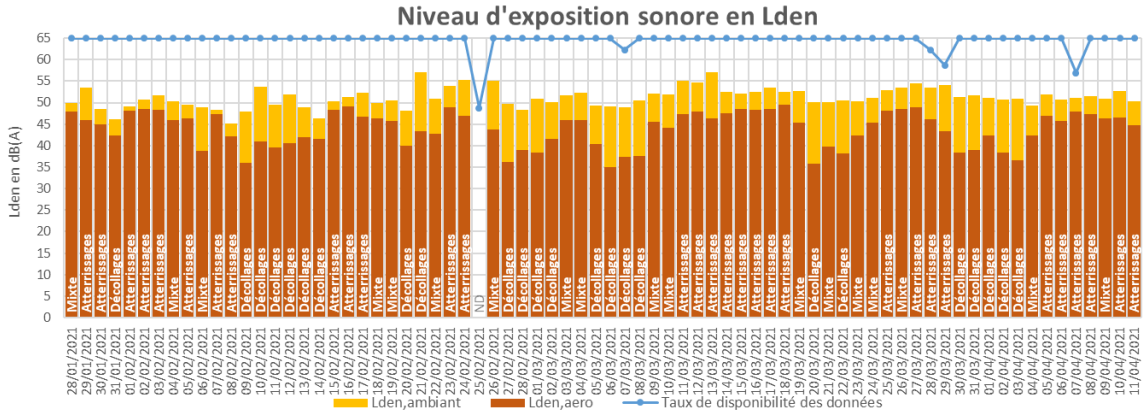
77440-ISLES-MEUNIERS - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

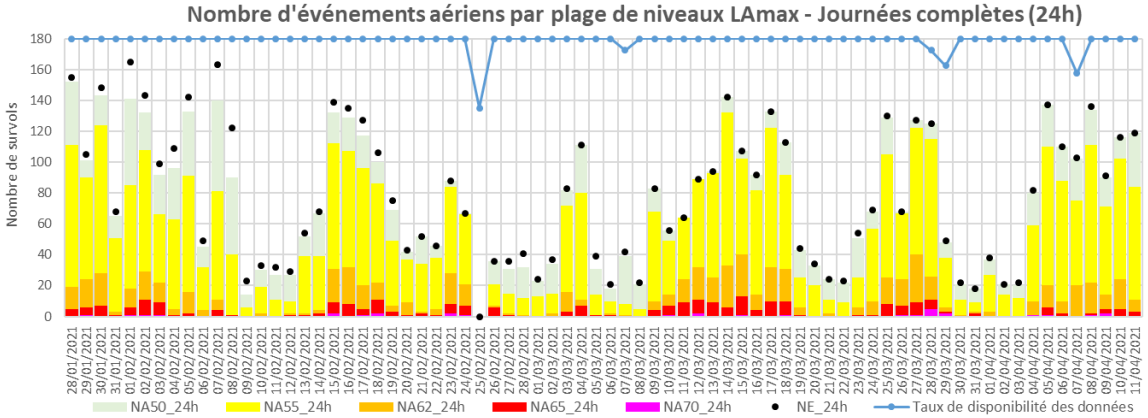
Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	1407	34%	**58.2**	58.1	**69.1**	69.1	**53.0**	52.9	1280	1228	1856	1850	49	43
A330s	282	7%	**60.0**	60.0	**71.1**	71.2	**53.9**	53.9	1297	1230	2147	1901	42	41
A350s	154	4%	**57.0**	56.5	**69.2**	68.8	**52.3**	52.2	1357	1261	1963	1915	48	43
B737s	436	11%	**58.8**	58.9	**70.1**	70.4	**53.5**	53.6	1342	1237	2018	1898	48	44
B777s	632	15%	**58.0**	58.2	**69.9**	70.1	**52.8**	52.8	1322	1232	2110	1945	44	41
B787s	290	7%	**58.5**	58.2	**70.1**	70.0	**53.1**	52.9	1306	1228	2071	1942	43	41
E170	230	6%	**57.6**	57.6	**68.2**	68.2	**52.4**	52.7	1264	1224	1780	1805	51	44
E190s	336	8%	**58.1**	58.2	**69.4**	69.7	**52.8**	52.8	1283	1226	1929	1865	46	43
Autres	346	8%	**56.4**	56.6	**68.2**	68.0	**51.2**	51.5	1403	1335	2509	2102	41	41

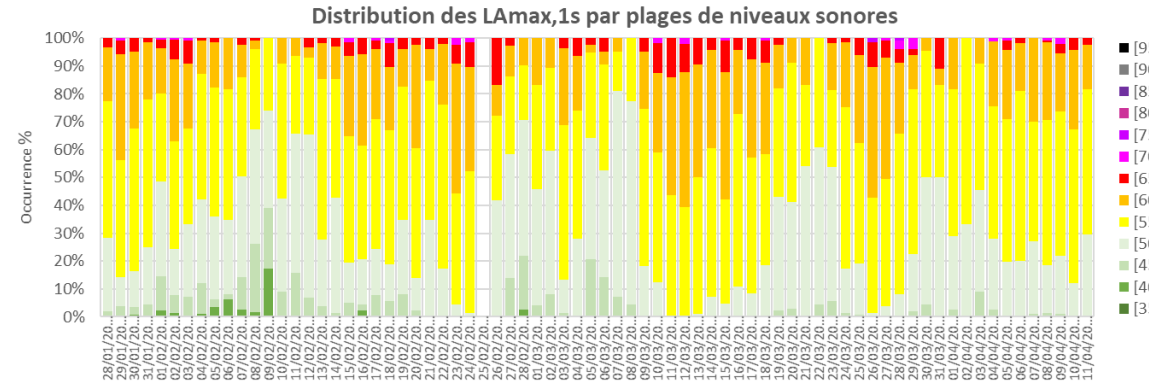
77440-ISLES-MEUNIERS - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	1394	35%	**58.2**	58.1	**69.1**	69.1	**53.0**	52.9	1278	1228	1847	1849	49	43
A330s	267	7%	**60.4**	60.2	**71.5**	71.4	**54.3**	54.0	1277	1229	2004	1886	44	41
A350s	153	4%	**57.1**	56.5	**69.2**	68.8	**52.3**	52.2	1355	1261	1948	1912	48	43
B737s	418	11%	**59.1**	59.0	**70.3**	70.4	**53.7**	53.7	1330	1233	1965	1893	48	44
B777s	610	15%	**58.2**	58.2	**70.0**	70.2	**52.9**	52.9	1312	1231	2040	1924	45	41
B787s	289	7%	**58.5**	58.2	**70.1**	70.0	**53.1**	53.0	1305	1228	2059	1941	43	41
E170	230	6%	**57.6**	57.6	**68.2**	68.2	**52.4**	52.7	1264	1224	1780	1805	51	44
E190s	334	8%	**58.1**	58.2	**69.5**	69.7	**52.8**	52.8	1280	1226	1908	1864	47	43
Autres	249	6%	**57.7**	57.6	**69.4**	69.4	**52.3**	52.4	1329	1234	2115	1916	44	42

77440-ISLES-MEUNIERS - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Journées complètes (24h)

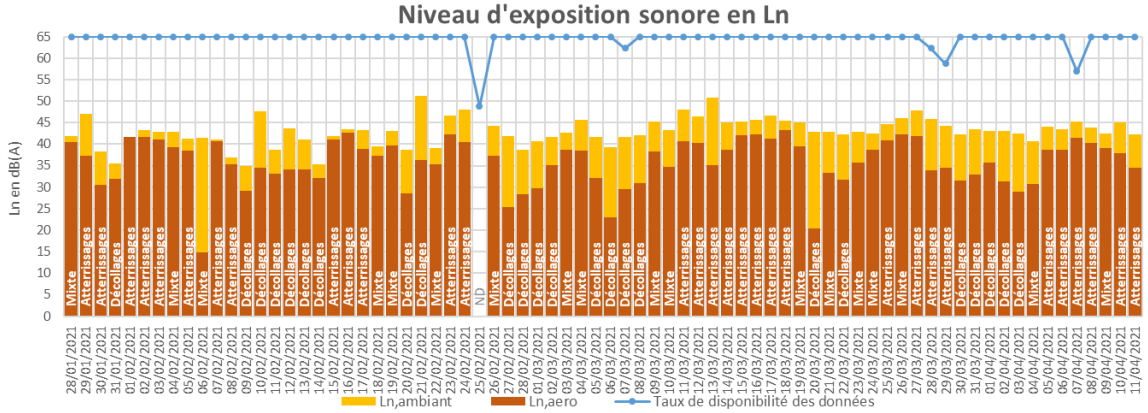


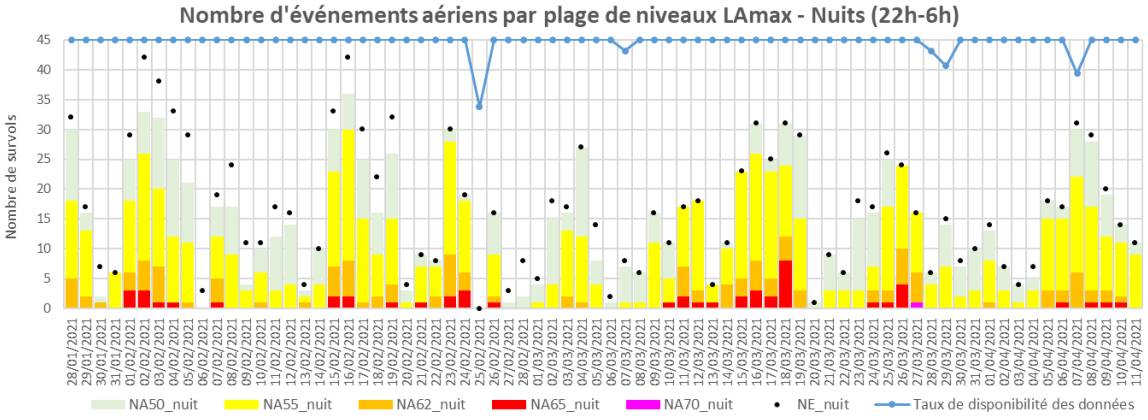


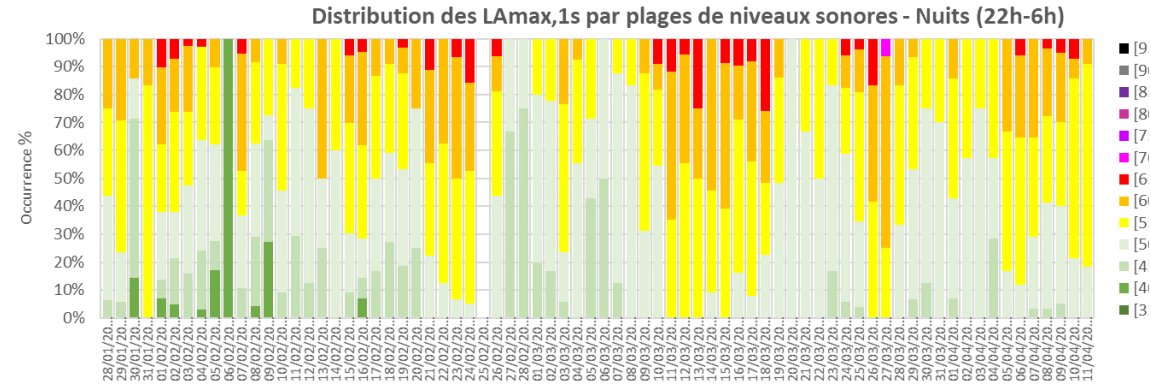


		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
% données disponibles	Journée complète (24h)	99.2%	99.8%	99.1%
LAeq ambiant	Lden	51.8	50.8	52.6
	Journée (6h-18h)	49.1	48.2	49.4
	Soirée (18h-22h)	46.6	45.7	47.3
	Nuit (22h-6h)	44.1	43.1	45.2
LAeq aérien	Lden	**45.4**	**39.8**	**47.4**
	Journée (6h-18h)	41.5	36.4	43.6
	Soirée (18h-22h)	40.5	35.6	42.5
	Nuit (22h-6h)	38.1	32.1	40.1
% de bruit aérien	Lden	23%	8%	30%
	Journée (6h-18h)	17%	7%	26%
	Soirée (18h-22h)	25%	10%	33%
	Nuit (22h-6h)	25%	8%	31%

77440-ISLES-MEUNIERS - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Nuits (22h-6h)

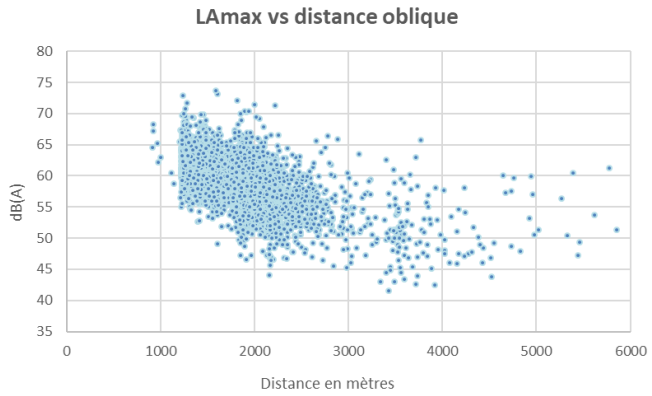


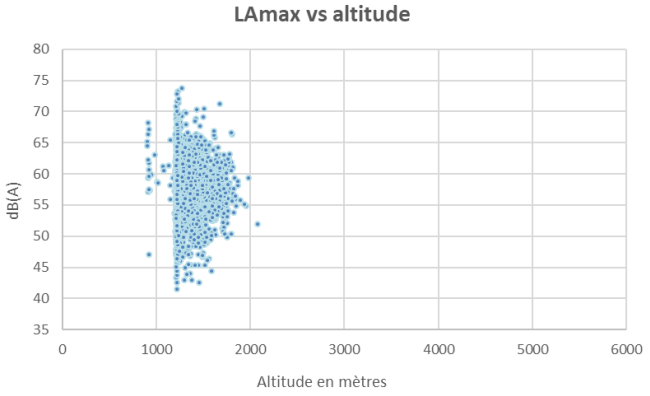


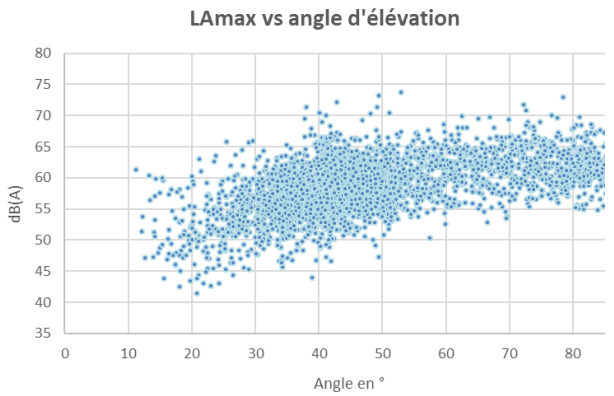


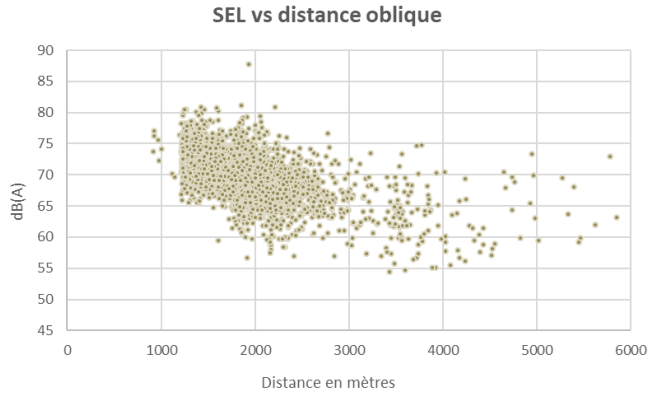
		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
Nombre moyen de survols	Journée complète (24h)	**80**	**35**	**117**
	Journée (6h-18h)	47	20	72
	Soirée (18h-22h)	16	7	23
	Nuit (22h-6h)	17	8	23
NA50	Journée complète (24h)	76	32	112
	Journée (6h-18h)	46	20	70
	Soirée (18h-22h)	15	6	22
	Nuit (22h-6h)	16	7	21
NA55	Journée complète (24h)	59	18	93
	Journée (6h-18h)	38	13	59
	Soirée (18h-22h)	12	3	18
	Nuit (22h-6h)	11	3	16
NA62	Journée complète (24h)	14	2	23
	Journée (6h-18h)	9	1	16
	Soirée (18h-22h)	3	0	3
	Nuit (22h-6h)	3	0	4
NA65	Journée complète (24h)	5	1	7
	Journée (6h-18h)	4	0	4
	Soirée (18h-22h)	1	0	1
	Nuit (22h-6h)	2	0	1
NA70	Journée complète (24h)	1	0	1
	Journée (6h-18h)	1	0	1
	Soirée (18h-22h)	1	0	0
	Nuit (22h-6h)	1	0	0

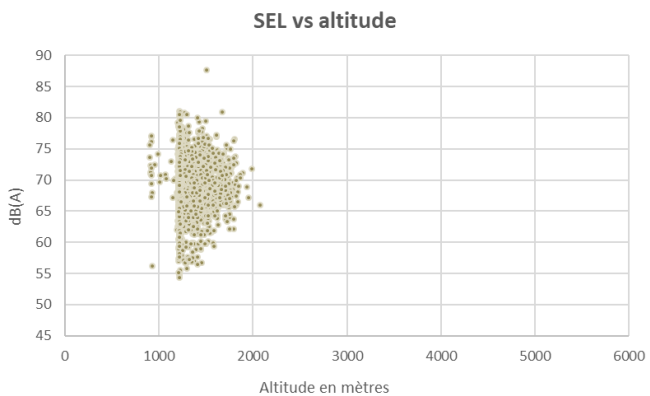
77440-ISLES-MEUNIERS - Indicateurs événementiels en fonction des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

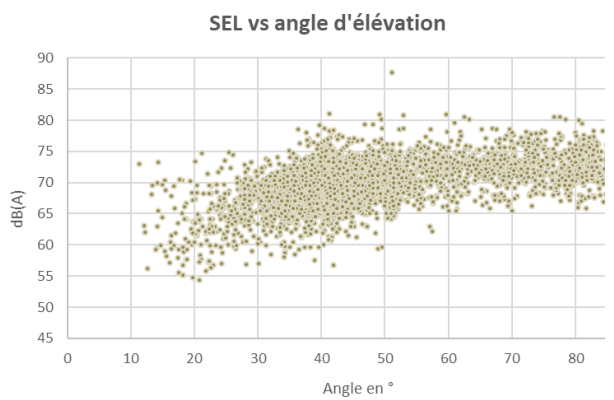


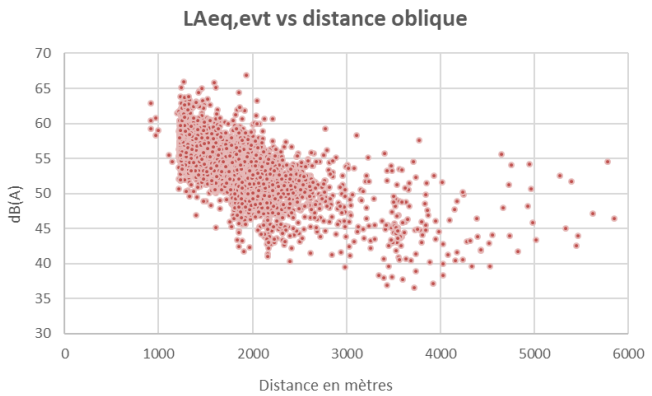


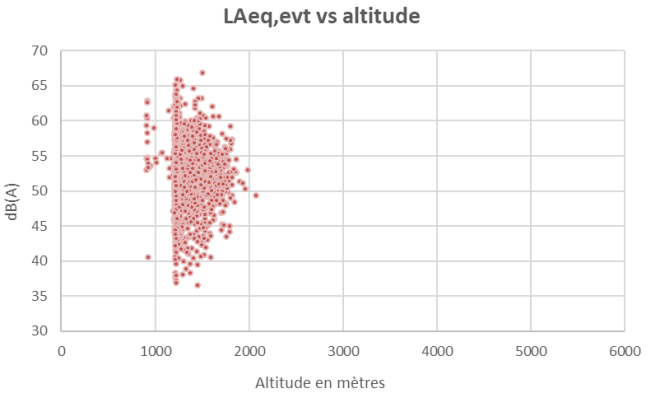


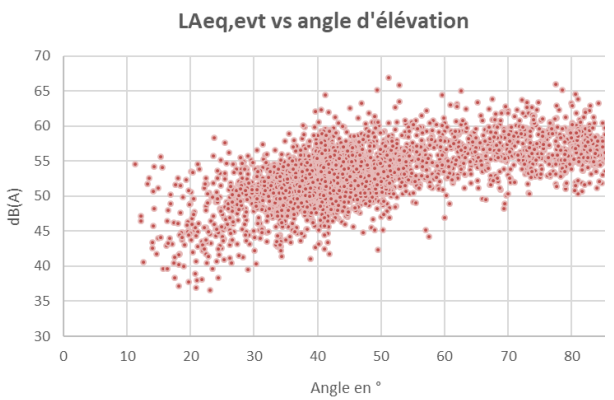




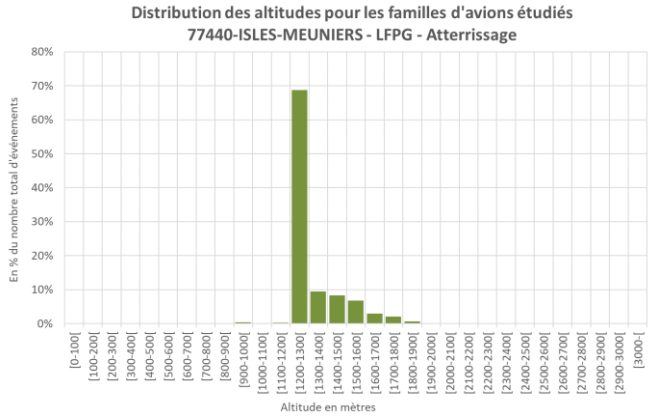


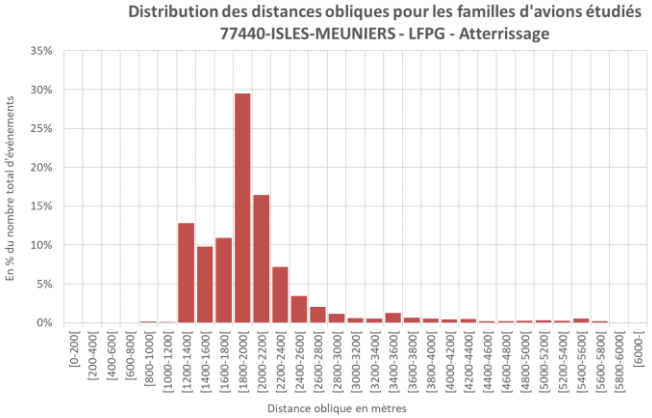


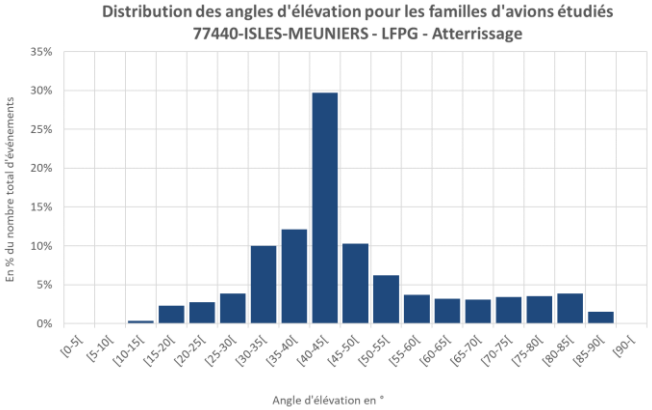




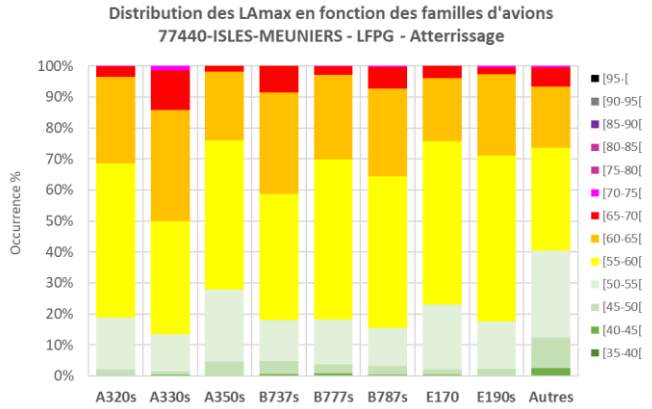
77440-ISLES-MEUNIERS - Distribution des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

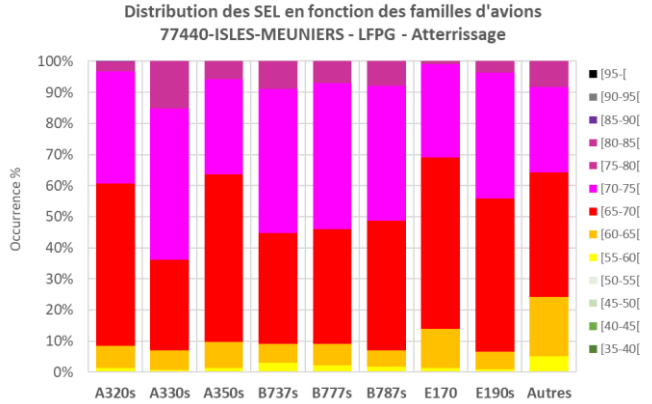


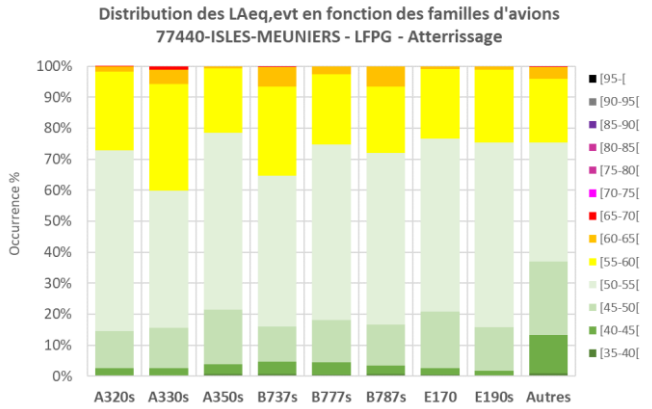




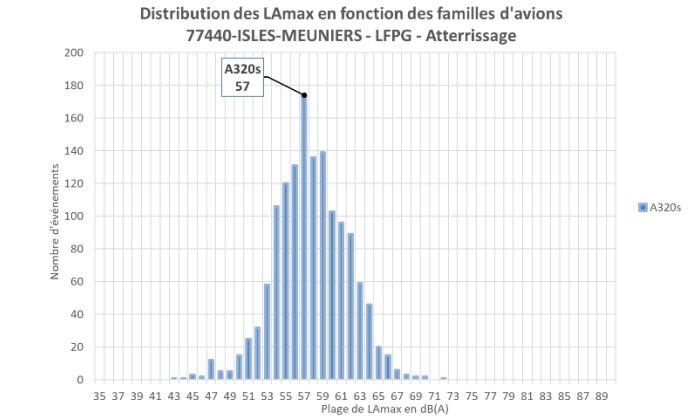
77440-ISLES-MEUNIERS - Distribution des indicateurs événementiels – Pour l'ensemble des atterrissages

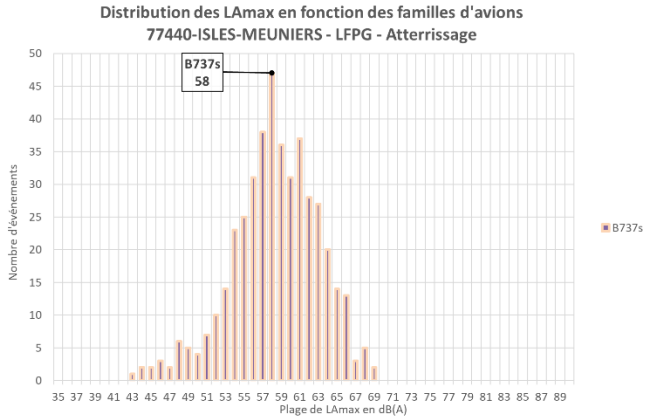


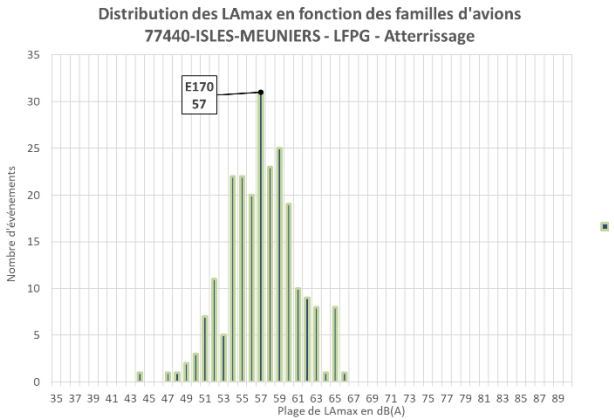


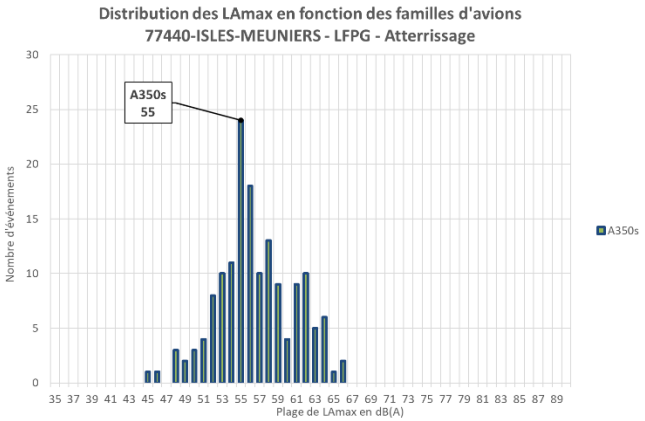


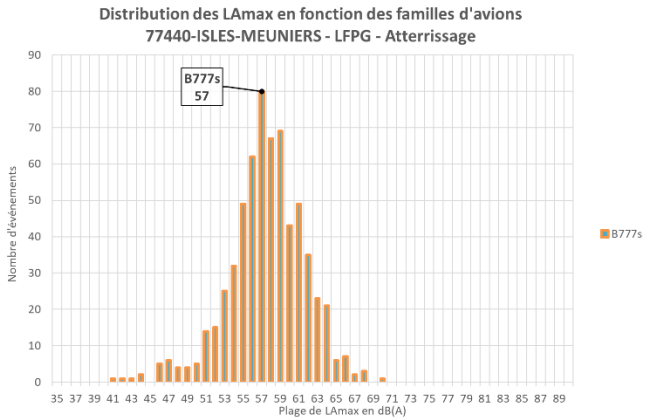
77440-ISLES-MEUNIERS - Distribution des LAMAX,1s – Pour l'ensemble des atterrissages

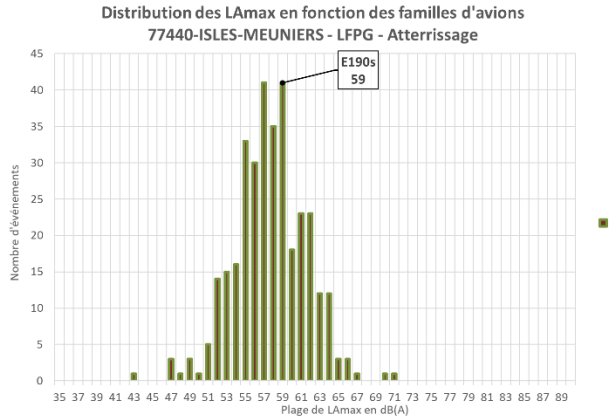


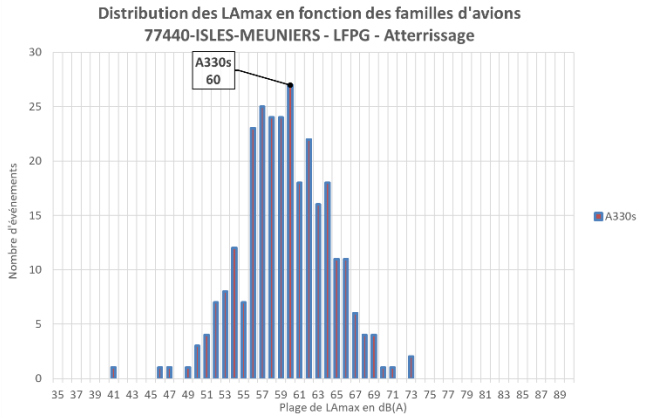


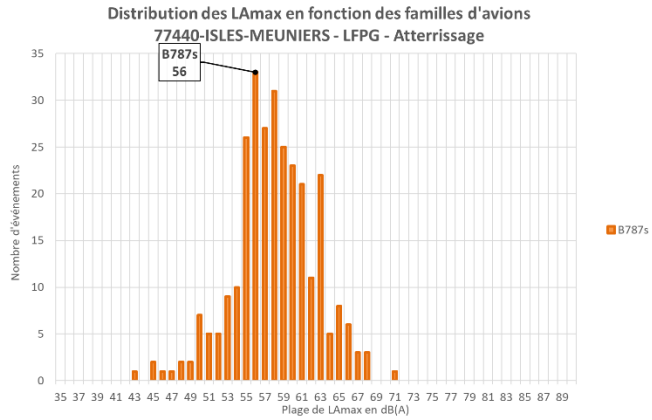


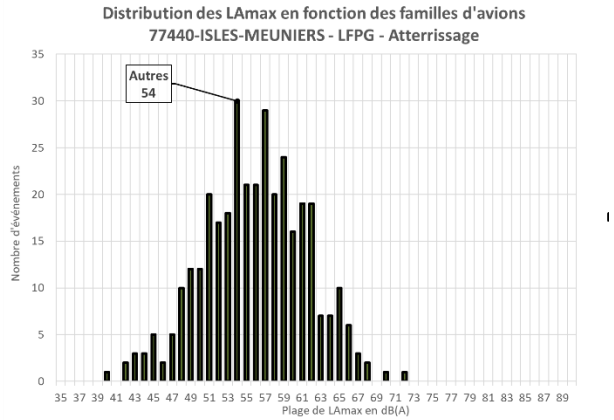




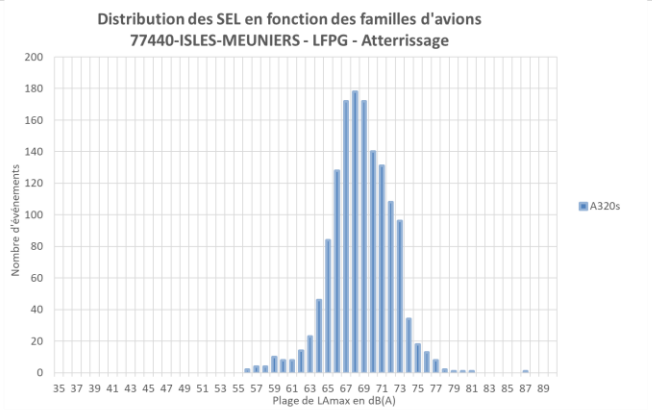


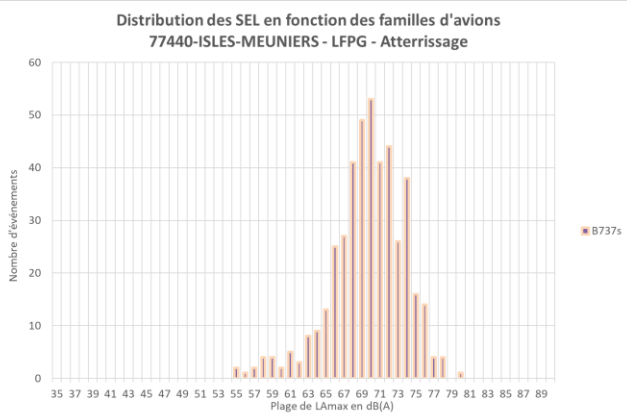


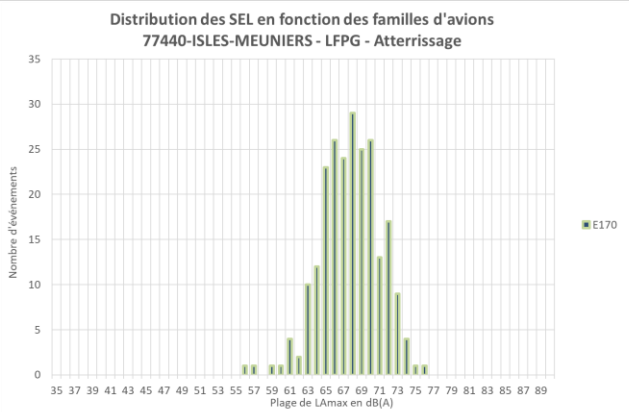


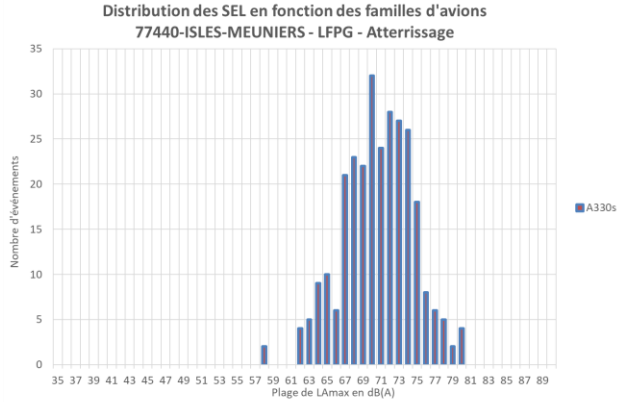


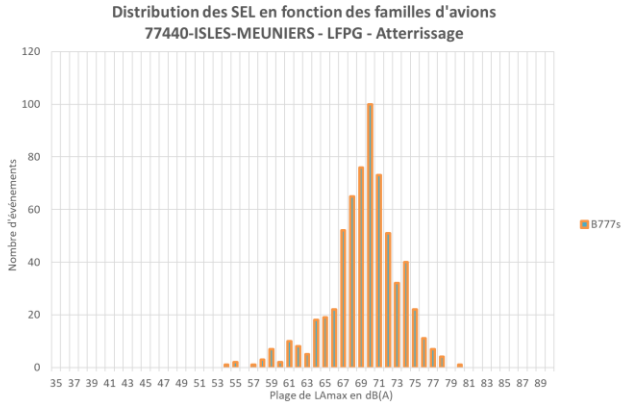
77440-ISLES-MEUNIERS - Distribution des SEL – Pour l'ensemble des atterrissages

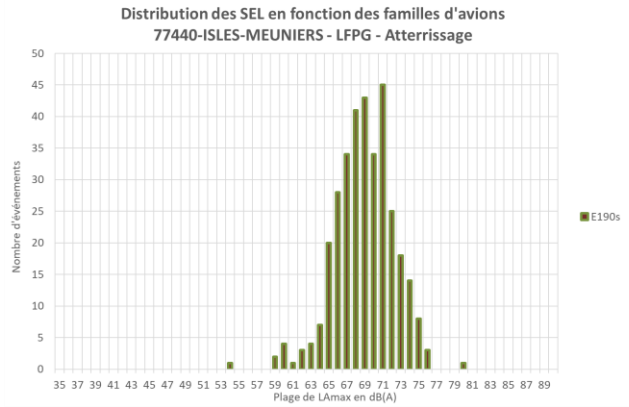


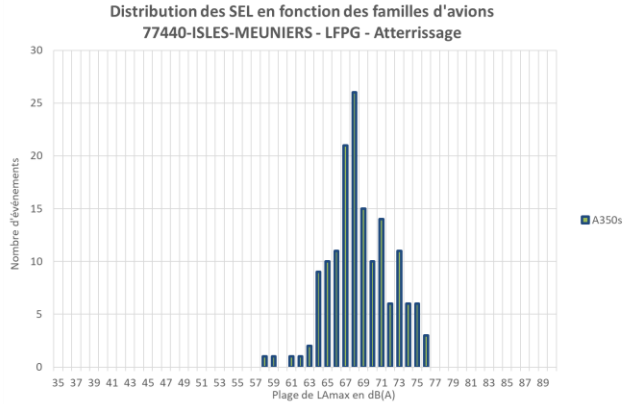


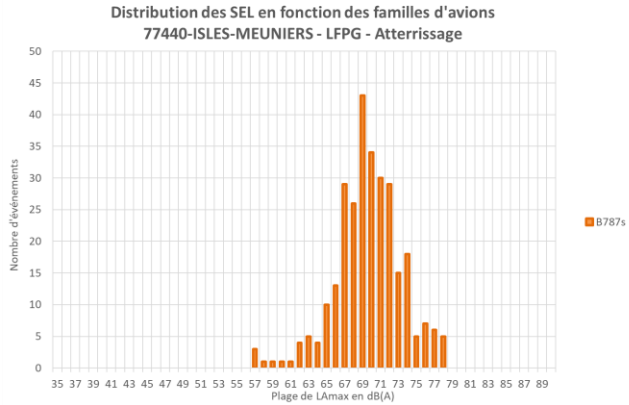


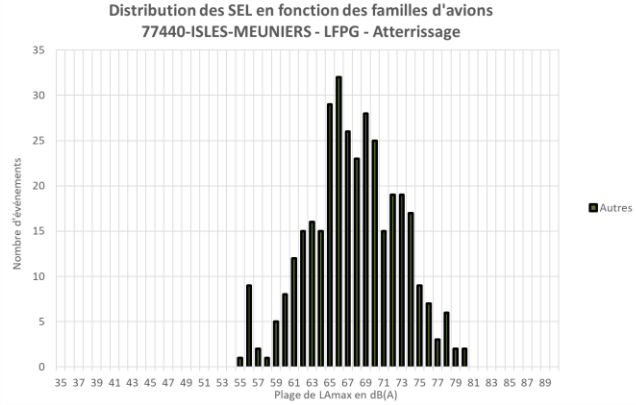




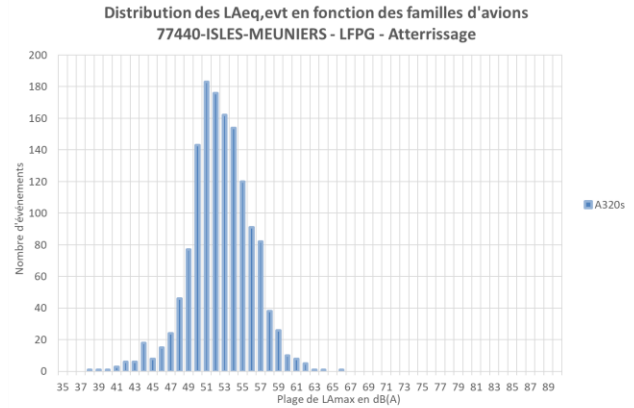


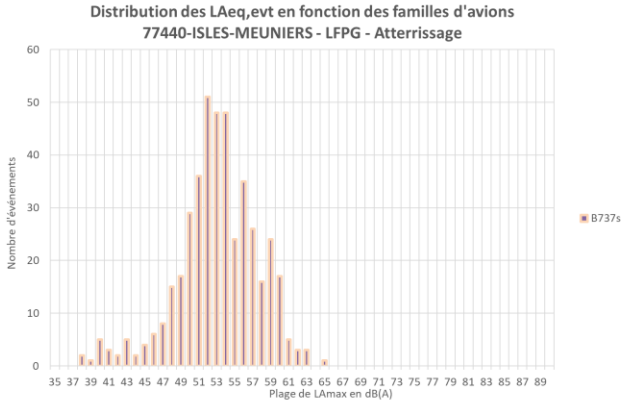


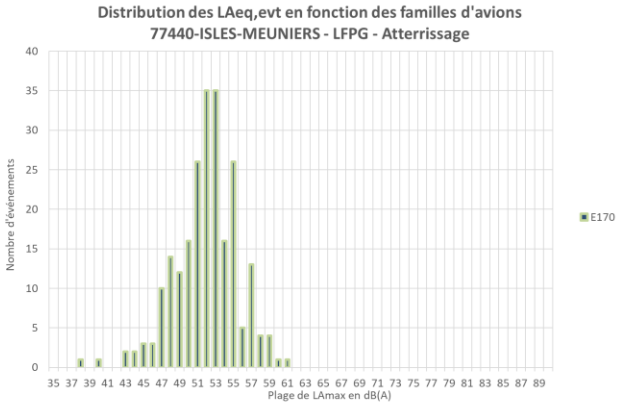


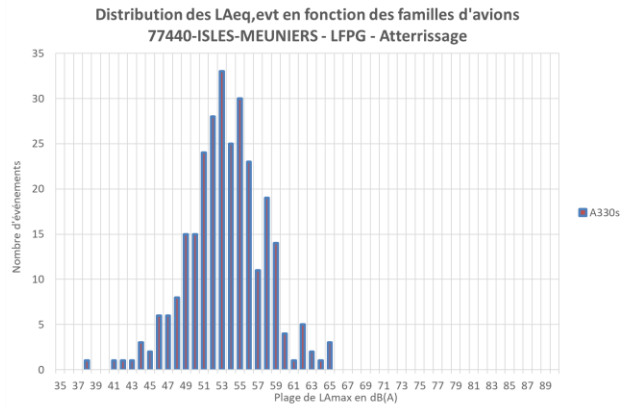


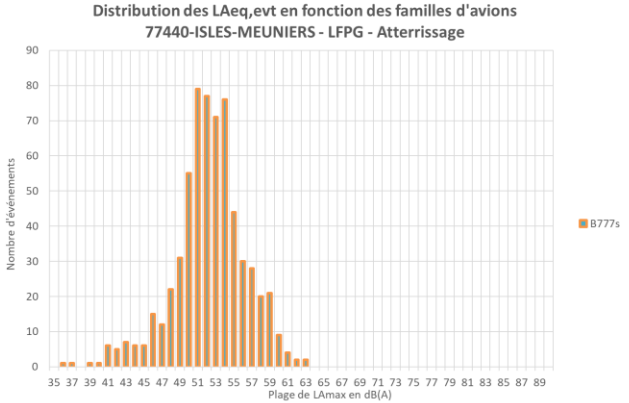
77440-ISLES-MEUNIERS - Distribution des LAeq,evt – Pour l'ensemble des atterrissages

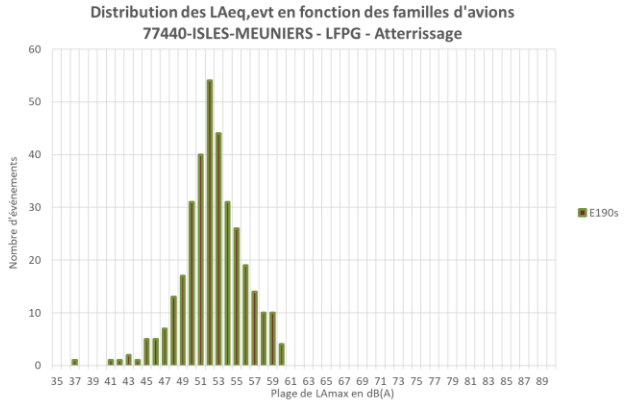


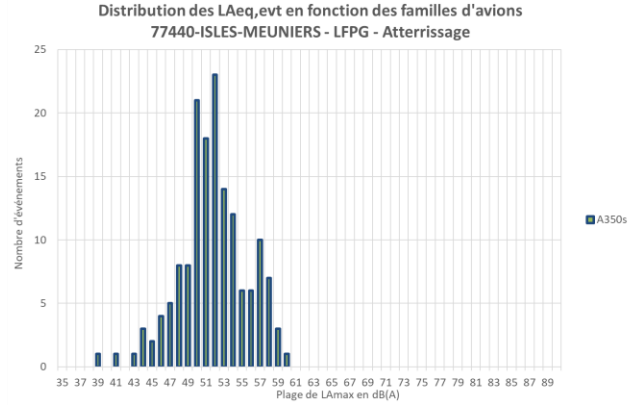


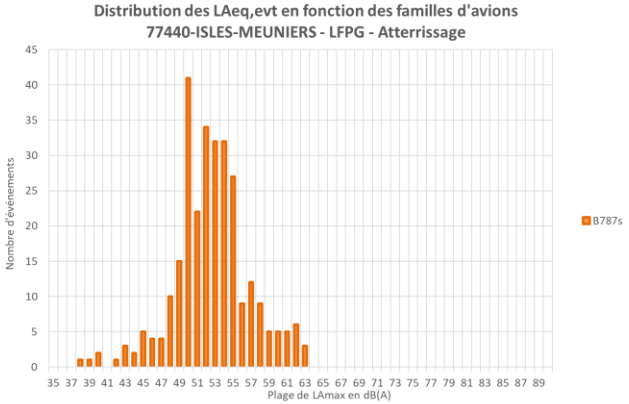


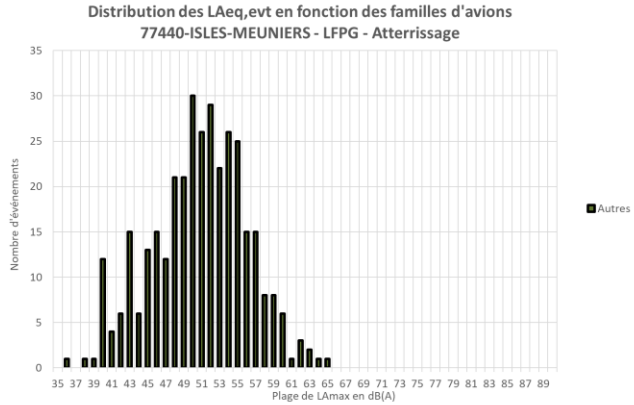












77440-ISLES-MEUNIERS - Distribution des indicateurs acoustiques par familles d'avions – Pour l'ensemble des atterrissages

	LAmax,1s									SEL									LAeq,evt								
dB(A)	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	1	1	0	1
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1
40	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5	1	2	1	0	12
41	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1	3	6	0	0	1	4
42	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	2	5	1	0	1	6
43	1	0	0	1	1	1	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	1	5	7	3	2	2	15
44	1	0	0	2	2	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	3	3	2	6	2	2	1	6
45	3	0	1	2	0	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	2	2	4	6	5	3	5	13
46	2	1	1	3	5	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	6	4	6	15	4	3	5	15
47	12	1	0	2	6	1	1	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	6	5	8	12	4	10	7	12
48	5	0	3	6	4	2	1	1	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	8	8	15	22	10	14	13	21
49	5	1	2	5	4	2	2	3	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77	15	8	17	31	15	12	17	21
50	15	3	3	4	5	7	3	1	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	143	15	21	29	55	41	16	31	30
51	25	4	4	7	14	5	7	5	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	183	24	18	36	79	22	26	40	26
52	32	7	8	10	15	5	11	14	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	176	28	23	51	77	34	35	54	29
53	58	8	10	14	25	9	5	15	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	162	33	14	48	71	32	35	44	22
54	106	12	11	23	32	10	22	16	30	0	0	0	0	1	0	0	1	0	154	25	12	48	76	32	16	31	26
55	120	7	24	25	49	26	22	33	21	0	0	0	2	2	0	0	0	1	120	30	6	24	44	27	26	26	25
56	131	23	18	31	62	33	20	30	21	2	0	0	1	0	0	1	0	9	91	23	6	35	30	9	5	19	15
57	174	25	10	38	80	27	31	41	29	4	0	0	2	1	3	1	0	2	82	11	10	26	28	12	13	14	15
58	136	24	13	47	67	31	23	35	20	4	2	1	4	3	1	0	0	1	38	19	7	16	20	9	4	10	8
59	139	24	9	36	69	25	25	41	24	10	0	1	4	7	1	1	2	5	26	14	3	24	21	5	4	10	8
60	103	27	4	31	43	23	19	18	16	8	0	0	2	2	1	1	4	8	10	4	1	17	9	5	1	4	6
61	96	18	9	37	49	21	10	23	19	8	0	1	5	10	1	4	1	12	8	1	0	5	4	5	1	0	1
62	89	22	10	28	35	11	9	23	19	14	4	1	3	8	4	2	3	15	5	5	0	3	2	6	0	0	3
63	59	16	5	27	23	22	8	12	7	23	5	2	8	5	5	10	4	16	1	2	0	3	2	3	0	0	2
64	46	18	6	20	21	5	1	12	7	46	9	9	9	18	4	12	7	15	1	1	0	0	0	0	0	0	1
65	20	11	1	14	6	8	8	3	10	84	10	10	13	19	10	23	20	29	0	3	0	1	0	0	0	0	1
66	15	11	2	13	7	6	1	3	6	128	6	11	25	22	13	26	28	32	1	0	0	0	0	0	0	0	0
67	6	6	0	3	2	3	0	1	3	172	21	21	27	52	29	24	34	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0
68	3	4	0	5	3	3	0	0	2	178	23	26	41	65	26	29	41	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0
69	2	4	0	2	0	0	0	0	0	172	22	15	49	76	43	25	43	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	2	1	0	0	1	0	0	1	1	140	32	10	53	100	34	26	34	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0
71	0	1	0	0	0	1	0	1	0	131	24	14	41	73	30	13	45	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	1	0	0	0	0	0	0	0	1	108	28	6	44	51	29	17	25	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	0	2	0	0	0	0	0	0	0	96	27	11	26	32	15	9	18	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	26	6	38	40	18	4	14	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	18	6	16	22	5	1	8	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	8	3	14	11	7	1	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	6	0	4	7	6	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	0	4	4	5	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	1	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
89	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

77440-ISLES-MEUNIERS - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
G150	1	0%	**65.3**	65.3	**75.1**	75.1	**57.8**	57.8	1208	1208	2110	2110	35	35
C130	2	0.05%	**65.3**	65.3	**76.2**	76.2	**59.4**	59.4	1234	1234	1712	1712	57	57
BCS1	4	0.10%	**62.0**	60.4	**72.1**	70.8	**55.1**	53.5	1268	1222	1520	1447	61	62
A339	29	0.71%	**61.6**	60.8	**72.9**	72.9	**56.0**	55.8	1284	1234	1780	1777	52	47
A310	15	0.36%	**61.2**	61.8	**72.7**	72.3	**55.0**	54.8	1359	1236	2537	1918	39	40
SF34	1	0.02%	**61.1**	61.1	**72.0**	72.0	**55.8**	55.8	1212	1212	1222	1222	83	83
B748	4	0.10%	**60.8**	61.1	**73.3**	73.8	**55.0**	55.0	1389	1396	2438	2460	35	34
B744	7	0.17%	**60.6**	62.0	**73.3**	74.4	**55.8**	56.2	1299	1229	2299	1853	38	41
B733	46	1.12%	**60.6**	61.0	**71.9**	72.1	**55.3**	55.2	1271	1225	1822	1834	49	43
A332	204	4.96%	**60.2**	60.0	**71.3**	71.2	**54.0**	53.9	1301	1231	2119	1907	43	41
A388	22	0.53%	**59.7**	59.8	**71.6**	72.5	**53.6**	53.9	1404	1372	2190	2190	42	41
A321	73	1.77%	**59.6**	59.3	**70.4**	70.5	**54.2**	53.7	1270	1224	1884	1870	47	43
PC12	1	0.02%	**59.5**	59.5	**70.5**	70.5	**55.1**	55.1	1224	1224	1751	1751	44	44
C25B	1	0.02%	**59.2**	59.2	**69.9**	69.9	**53.2**	53.2	1221	1221	1369	1369	63	63
B78X	42	1.02%	**59.0**	59.3	**70.5**	70.7	**53.5**	53.8	1334	1256	1995	1956	45	42
B788	29	0.71%	**59.0**	59.0	**70.6**	70.9	**53.4**	53.5	1296	1228	1856	1907	49	42
B737	40	0.97%	**58.7**	58.7	**69.9**	69.1	**53.6**	52.9	1336	1243	1869	1890	50	45
B738	105	2.55%	**58.7**	58.0	**69.9**	69.6	**53.2**	53.0	1357	1289	1974	1890	49	44
B734	242	5.88%	**58.6**	59.1	**69.9**	70.6	**53.4**	53.8	1352	1248	2100	1912	47	44
DH8D	14	0.34%	**58.5**	57.7	**69.5**	69.1	**52.8**	52.6	1251	1228	1766	1851	47	44
A333	49	1.19%	**58.5**	58.8	**69.7**	70.0	**52.6**	53.0	1285	1229	2479	2023	35	40
B77W	458	11.14%	**58.4**	58.3	**70.2**	70.3	**53.2**	53.1	1318	1233	2050	1934	45	42
B789	219	5.32%	**58.3**	58.1	**69.9**	69.7	**52.9**	52.6	1302	1227	2114	1929	42	41
A320	450	10.94%	**58.3**	58.2	**69.2**	69.3	**53.1**	53.3	1280	1229	1856	1849	49	44
E190	319	7.76%	**58.3**	58.3	**69.5**	69.7	**52.9**	52.9	1276	1225	1909	1858	47	43
A318	346	8.41%	**58.2**	58.0	**69.0**	68.9	**53.0**	52.8	1274	1226	1788	1827	51	45
A319	469	11.40%	**58.0**	58.0	**68.9**	68.8	**52.7**	52.5	1288	1228	1906	1863	48	43
A21N	44	1.07%	**58.0**	57.6	**69.3**	69.3	**53.0**	52.8	1271	1230	1852	1848	50	44
B772	101	2.46%	**57.7**	58.3	**69.5**	70.0	**52.4**	53.1	1321	1230	2036	1877	47	42
BCS3	6	0.15%	**57.6**	58.8	**68.0**	67.9	**51.7**	51.2	1342	1328	2042	1983	41	41
MD11	22	0.53%	**57.6**	57.5	**69.6**	69.6	**51.8**	52.8	1411	1424	3126	2699	32	34
E170	230	5.59%	**57.6**	57.6	**68.2**	68.2	**52.4**	52.7	1264	1224	1780	1805	51	44
B739	2	0.05%	**57.3**	57.3	**68.9**	68.9	**52.8**	52.8	1222	1222	1793	1793	44	44
A359	146	3.55%	**57.2**	56.5	**69.3**	68.8	**52.4**	52.6	1354	1258	1952	1905	48	43

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A20N	25	0.61%	**57.2**	56.3	**68.1**	67.7	**52.1**	51.6	1262	1229	1781	1798	52	43
E75S	11	0.27%	**56.8**	56.9	**67.6**	66.4	**51.4**	50.8	1224	1222	1837	1853	42	41
A306	12	0.29%	**56.2**	53.8	**67.7**	65.6	**50.3**	49.5	1443	1484	2623	2272	39	36
B77L	73	1.77%	**56.1**	57.3	**68.2**	69.0	**50.6**	51.5	1344	1234	2589	2132	37	38
E195	17	0.41%	**55.8**	55.4	**67.7**	67.2	**50.9**	51.1	1402	1227	2312	2116	40	41
B763	91	2.21%	**55.3**	55.3	**67.7**	67.9	**50.5**	50.4	1418	1402	2680	2191	41	39
AT43	12	0.29%	**55.3**	55.3	**67.1**	68.5	**51.0**	52.3	1563	1583	2954	2726	37	37
B752	47	1.14%	**55.1**	55.0	**66.6**	66.5	**50.3**	50.1	1393	1281	2188	1886	47	44
C510	1	0.02%	**54.9**	54.9	**65.7**	65.7	**47.6**	47.6	1230	1230	1803	1803	43	43
AT72	42	1.02%	**54.8**	56.3	**66.6**	67.6	**49.9**	50.8	1456	1477	2774	2212	40	38
A35K	8	0.19%	**54.4**	54.4	**67.2**	67.9	**49.7**	49.8	1425	1435	2158	2215	42	40
CRJ9	2	0.05%	**54.2**	54.2	**64.2**	64.2	**49.8**	49.8	1228	1228	1753	1753	45	45
E75L	1	0.02%	**54.1**	54.1	**63.3**	63.3	**49.9**	49.9	1429	1429	1972	1972	46	46
AT76	2	0.05%	**54.1**	54.1	**66.0**	66.0	**49.8**	49.8	1373	1373	3465	3465	29	29
AT75	19	0.46%	**54.0**	53.7	**65.7**	66.4	**49.4**	49.7	1513	1536	2943	2467	38	34
B735	1	0.02%	**53.8**	53.8	**65.7**	65.7	**47.4**	47.4	1217	1217	2216	2216	33	33
E135	1	0.02%	**53.8**	53.8	**66.1**	66.1	**48.8**	48.8	1224	1224	2173	2173	34	34
B762	1	0.02%	**53.7**	53.7	**64.6**	64.6	**45.7**	45.7	1513	1513	3508	3508	26	26
GLEX	1	0.02%	**53.3**	53.3	**62.7**	62.7	**48.0**	48.0	1221	1221	2240	2240	33	33
E145	1	0.02%	**51.8**	51.8	**63.4**	63.4	**49.1**	49.1	1523	1523	1541	1541	81	81
PRM1	1	0.02%	**50.3**	50.3	**62.1**	62.1	**44.2**	44.2	1793	1793	2125	2125	58	58
C56X	1	0.02%	**50.1**	50.1	**62.8**	62.8	**43.5**	43.5	1232	1232	2231	2231	34	34

77440-ISLES-MEUNIERS - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
G150	1	0%	**65.3**	65.3	**75.1**	75.1	**57.8**	57.8	1208	1208	2110	2110	35	35
C130	2	0%	**65.3**	65.3	**76.2**	76.2	**59.4**	59.4	1234	1234	1712	1712	57	57
A310	10	0%	**64.1**	65.7	**75.4**	76.2	**58.0**	58.0	1247	1229	1875	1878	45	44
BCS1	4	0%	**62.0**	60.4	**72.1**	70.8	**55.1**	53.5	1268	1222	1520	1447	61	62
B744	6	0%	**61.7**	63.4	**74.5**	75.3	**56.8**	57.5	1312	1230	2375	2324	38	38
A339	29	1%	**61.6**	60.8	**72.9**	72.9	**56.0**	55.8	1284	1234	1780	1777	52	47
SF34	1	0%	**61.1**	61.1	**72.0**	72.0	**55.8**	55.8	1212	1212	1222	1222	83	83
B748	4	0%	**60.8**	61.1	**73.3**	73.8	**55.0**	55.0	1389	1396	2438	2460	35	34
A332	192	5%	**60.6**	60.2	**71.7**	71.4	**54.3**	54.0	1278	1230	1972	1887	44	41
B733	45	1%	**60.5**	60.6	**71.7**	72.0	**55.3**	55.1	1265	1224	1822	1835	49	43
A388	22	1%	**59.7**	59.8	**71.6**	72.5	**53.6**	53.9	1404	1372	2190	2190	42	41
A321	73	2%	**59.6**	59.3	**70.4**	70.5	**54.2**	53.7	1270	1224	1884	1870	47	43
PC12	1	0%	**59.5**	59.5	**70.5**	70.5	**55.1**	55.1	1224	1224	1751	1751	44	44
AT76	1	0%	**59.3**	59.3	**69.9**	69.9	**54.3**	54.3	1223	1223	1902	1902	40	40
C25B	1	0%	**59.2**	59.2	**69.9**	69.9	**53.2**	53.2	1221	1221	1369	1369	63	63
B78X	42	1%	**59.0**	59.3	**70.5**	70.7	**53.5**	53.8	1334	1256	1995	1956	45	42
B788	29	1%	**59.0**	59.0	**70.6**	70.9	**53.4**	53.5	1296	1228	1856	1907	49	42
MD11	14	0%	**59.0**	59.3	**71.0**	72.0	**53.1**	53.0	1333	1317	2666	2164	35	40
A333	46	1%	**59.0**	58.8	**70.1**	70.1	**53.1**	53.0	1269	1228	2280	1931	37	40
B734	229	6%	**59.0**	59.4	**70.2**	70.7	**53.6**	54.0	1335	1237	2037	1903	48	44
B738	101	3%	**58.9**	58.1	**70.2**	69.7	**53.5**	53.2	1345	1272	1902	1886	50	44
B737	40	1%	**58.7**	58.7	**69.9**	69.1	**53.6**	52.9	1336	1243	1869	1890	50	45
DH8D	14	0%	**58.5**	57.7	**69.5**	69.1	**52.8**	52.6	1251	1228	1766	1851	47	44
B77W	447	11%	**58.5**	58.3	**70.3**	70.4	**53.3**	53.1	1311	1233	1992	1926	45	42
B789	218	6%	**58.4**	58.1	**70.0**	69.8	**52.9**	52.6	1301	1227	2098	1928	42	41
A320	442	11%	**58.3**	58.2	**69.2**	69.3	**53.1**	53.3	1277	1229	1836	1846	49	44
E190	318	8%	**58.3**	58.4	**69.5**	69.8	**52.9**	52.9	1275	1225	1897	1858	47	43
A318	346	9%	**58.2**	58.0	**69.0**	68.9	**53.0**	52.8	1274	1226	1788	1827	51	45
A21N	43	1%	**58.2**	57.6	**69.5**	69.3	**53.2**	52.8	1265	1230	1839	1847	51	44
A319	465	12%	**58.1**	58.1	**69.0**	68.8	**52.8**	52.5	1285	1228	1899	1861	48	43
B772	98	2%	**57.9**	58.4	**69.6**	70.0	**52.6**	53.1	1314	1230	2012	1875	47	42
BCS3	6	0%	**57.6**	58.8	**68.0**	67.9	**51.7**	51.2	1342	1328	2042	1983	41	41
E170	230	6%	**57.6**	57.6	**68.2**	68.2	**52.4**	52.7	1264	1224	1780	1805	51	44
AT75	5	0%	**57.4**	59.5	**68.1**	70.2	**52.4**	54.2	1234	1233	1902	1895	42	41

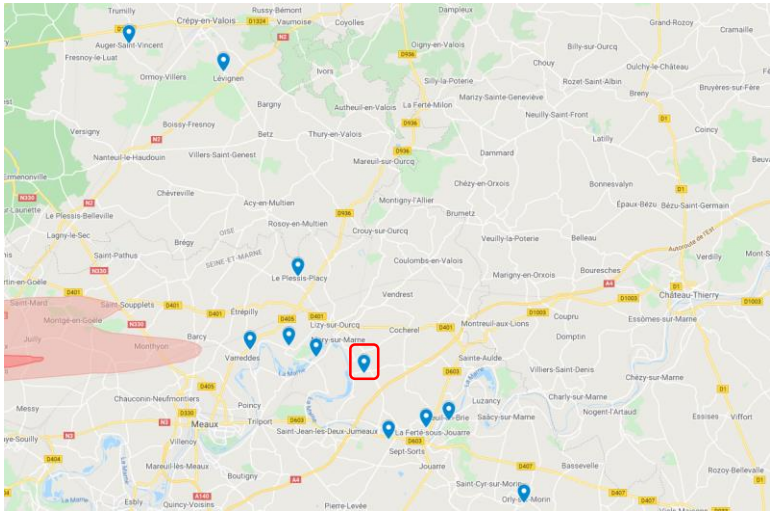
			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
B739	2	0%	**57.3**	57.3	**68.9**	68.9	**52.8**	52.8	1222	1222	1793	1793	44	44
A359	145	4%	**57.2**	56.5	**69.3**	68.8	**52.4**	52.6	1351	1256	1937	1899	48	43
AT72	22	1%	**57.2**	57.0	**68.8**	68.8	**52.2**	52.4	1288	1232	1912	1821	47	43
A20N	25	1%	**57.2**	56.3	**68.1**	67.7	**52.1**	51.6	1262	1229	1781	1798	52	43
E75S	11	0%	**56.8**	56.9	**67.6**	66.4	**51.4**	50.8	1224	1222	1837	1853	42	41
A306	11	0%	**56.7**	54.4	**68.2**	65.7	**51.0**	49.8	1395	1451	2398	2163	41	37
AT43	2	0%	**56.7**	56.7	**66.2**	66.2	**50.6**	50.6	1230	1230	2784	2784	34	34
B763	72	2%	**56.6**	57.8	**69.0**	69.7	**51.7**	52.5	1373	1328	2286	1898	44	42
B77L	65	2%	**56.4**	57.5	**68.4**	69.5	**50.9**	51.9	1314	1230	2413	2048	38	40
E195	16	0%	**55.8**	55.4	**67.8**	67.6	**50.9**	51.2	1379	1227	2116	2096	41	41
B752	30	1%	**55.3**	55.1	**66.8**	66.7	**50.4**	50.4	1317	1239	1859	1828	49	44
C510	1	0%	**54.9**	54.9	**65.7**	65.7	**47.6**	47.6	1230	1230	1803	1803	43	43
A35K	8	0%	**54.4**	54.4	**67.2**	67.9	**49.7**	49.8	1425	1435	2158	2215	42	40
CRJ9	2	0%	**54.2**	54.2	**64.2**	64.2	**49.8**	49.8	1228	1228	1753	1753	45	45
E75L	1	0%	**54.1**	54.1	**63.3**	63.3	**49.9**	49.9	1429	1429	1972	1972	46	46
B735	1	0%	**53.8**	53.8	**65.7**	65.7	**47.4**	47.4	1217	1217	2216	2216	33	33
E135	1	0%	**53.8**	53.8	**66.1**	66.1	**48.8**	48.8	1224	1224	2173	2173	34	34
B762	1	0%	**53.7**	53.7	**64.6**	64.6	**45.7**	45.7	1513	1513	3508	3508	26	26
GLEX	1	0%	**53.3**	53.3	**62.7**	62.7	**48.0**	48.0	1221	1221	2240	2240	33	33

FICHE DE RÉSULTATS – 77440-JAIGNES-GIRAT

6 Chemin du Grand Girat– 77440 JAIGNES

Latitude/Longitude : **48.99138, 3.05714**
Altitude du point de mesure : 111 m

Localisation du site







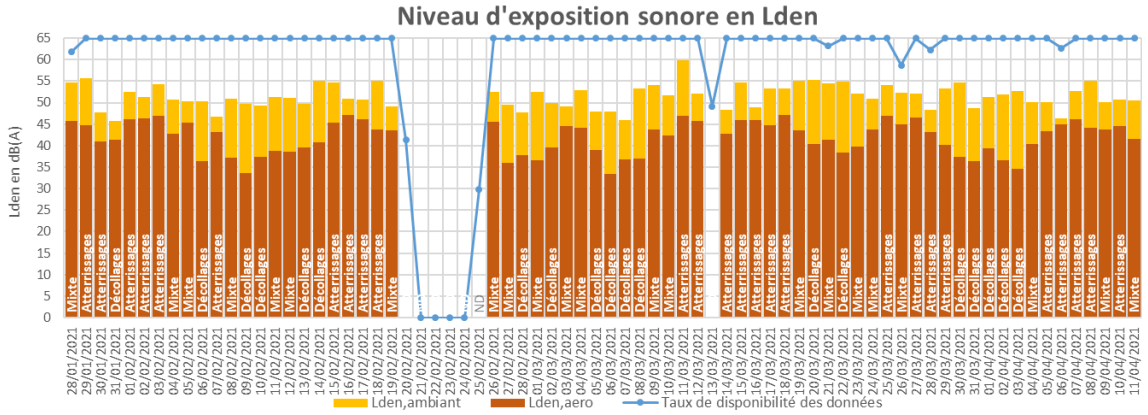
77440-JAIGNES-GIRAT - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

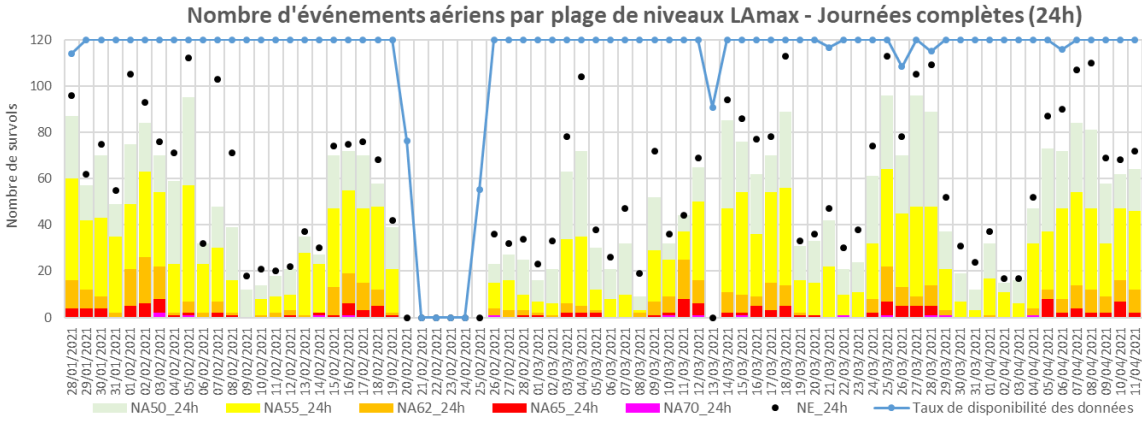
Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	963	35%	**55.8**	55.8	**67.0**	67.2	**50.3**	50.1	1351	1240	2498	2326	41	36
A330s	181	7%	**56.7**	56.6	**67.9**	67.5	**50.5**	50.2	1352	1266	2760	3011	37	28
A350s	109	4%	**54.8**	55.6	**67.3**	67.3	**49.9**	50.1	1433	1388	2681	2460	42	37
B737s	318	12%	**56.4**	56.7	**67.9**	68.1	**51.0**	51.3	1420	1344	2573	2397	43	36
B777s	406	15%	**55.0**	54.5	**67.0**	66.6	**49.6**	48.8	1402	1323	2790	2941	39	30
B787s	161	6%	**54.7**	53.7	**66.5**	65.2	**49.4**	48.2	1360	1252	2821	3093	36	27
E170	141	5%	**56.1**	56.0	**67.5**	67.8	**50.9**	51.1	1318	1225	2288	2074	45	42
E190s	196	7%	**55.9**	55.7	**67.2**	67.4	**50.3**	50.3	1332	1229	2590	2512	39	32
Autres	289	10%	**54.3**	54.4	**66.2**	66.4	**48.8**	49.0	1515	1527	2868	2792	40	35

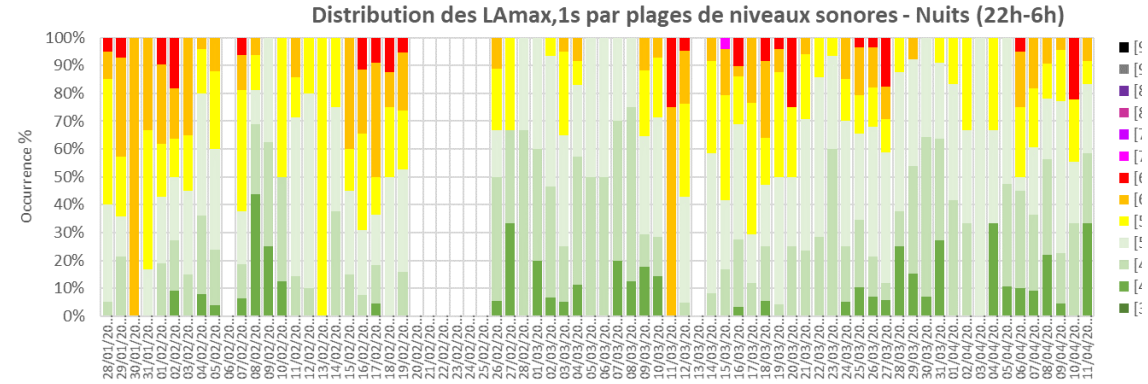
77440-JAIGNES-GIRAT - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	912	37%	**55.8**	55.9	**67.0**	67.2	**50.3**	50.3	1334	1235	2495	2323	41	35
A330s	164	7%	**56.6**	56.4	**67.8**	67.5	**50.5**	50.2	1327	1251	2758	3100	36	27
A350s	103	4%	**54.9**	55.7	**67.3**	67.3	**50.0**	50.3	1413	1365	2691	2423	41	35
B737s	289	12%	**56.6**	56.9	**68.0**	68.4	**51.1**	51.5	1386	1293	2571	2376	42	33
B777s	365	15%	**55.1**	54.3	**66.9**	66.5	**49.6**	48.6	1371	1273	2790	3069	38	29
B787s	157	6%	**54.8**	53.7	**66.5**	65.2	**49.4**	48.2	1350	1250	2825	3158	36	27
E170	137	6%	**56.3**	56.2	**67.6**	67.9	**51.0**	51.5	1307	1224	2279	2067	45	42
E190s	193	8%	**55.9**	55.7	**67.2**	67.4	**50.3**	50.2	1329	1229	2575	2482	39	32
Autres	156	6%	**54.9**	55.2	**66.5**	67.3	**49.3**	49.7	1370	1284	2793	2854	38	30

77440-JAIGNES-GIRAT - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Journées complètes (24h)

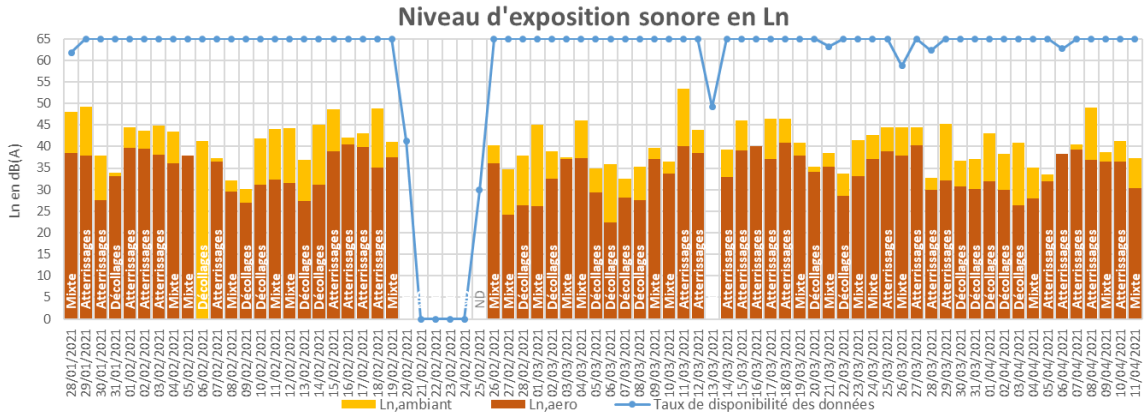


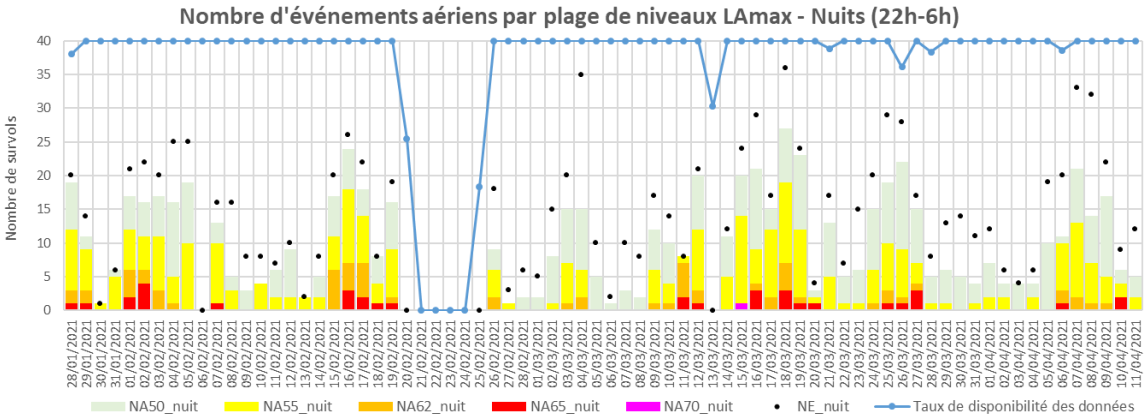


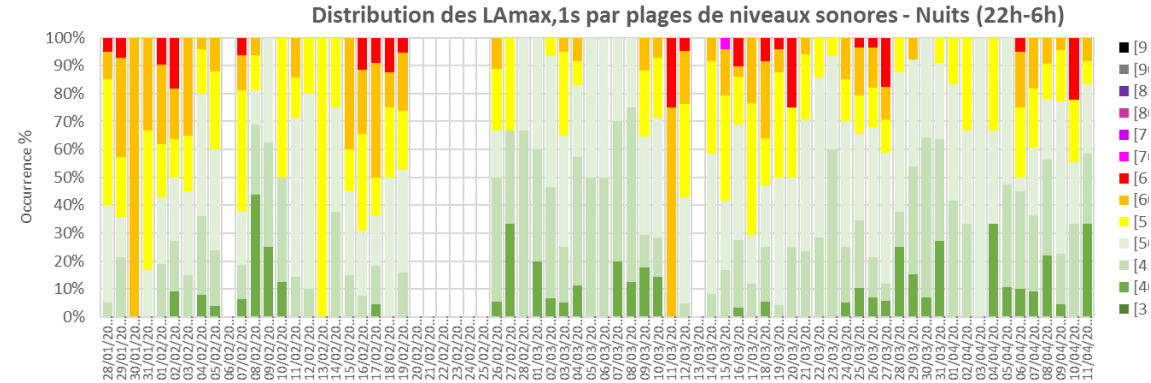


		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
% données disponibles	Journée complète (24h)	92.7%	100.0 %	99.7%
LAeq ambiant	Lden	52.4	51.6	53.1
	Journée (6h-18h)	50.2	50.1	50.6
	Soirée (18h-22h)	49.6	51.0	46.8
	Nuit (22h-6h)	43.4	38.9	45.7
LAeq aérien	Lden	**43.3**	**38.2**	**45.3**
	Journée (6h-18h)	39.5	35.6	41.3
	Soirée (18h-22h)	38.4	34.5	40.3
	Nuit (22h-6h)	36.0	29.9	38.1
% de bruit aérien	Lden	12%	5%	17%
	Journée (6h-18h)	9%	4%	12%
	Soirée (18h-22h)	8%	2%	22%
	Nuit (22h-6h)	18%	13%	18%

77440-JAIGNES-GIRAT - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Nuits (22h-6h)



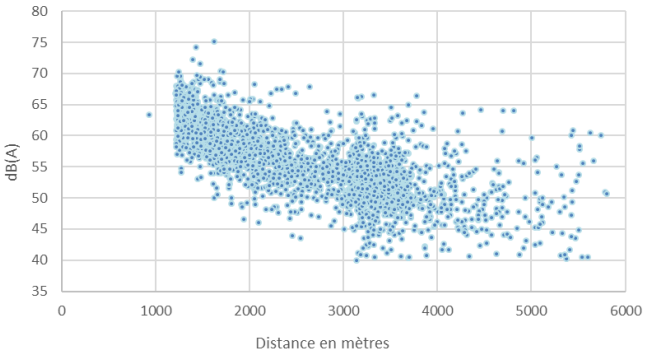




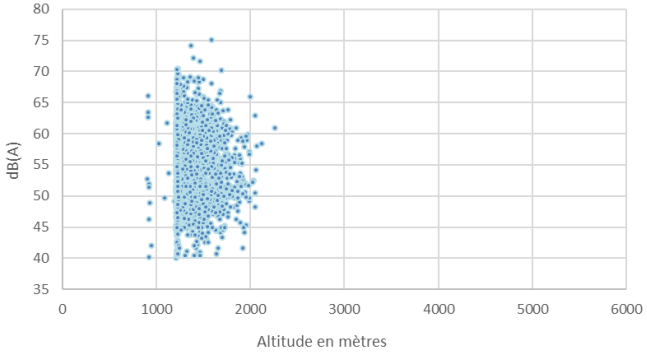
		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
Nombre moyen de survols	Journée complète (24h)	**61**	**31**	**85**
	Journée (6h-18h)	32	17	46
	Soirée (18h-22h)	13	6	20
	Nuit (22h-6h)	15	7	19
NA50	Journée complète (24h)	50	24	71
	Journée (6h-18h)	29	16	41
	Soirée (18h-22h)	11	4	16
	Nuit (22h-6h)	11	4	14
NA55	Journée complète (24h)	31	12	47
	Journée (6h-18h)	20	9	29
	Soirée (18h-22h)	6	2	9
	Nuit (22h-6h)	6	1	9
NA62	Journée complète (24h)	8	1	14
	Journée (6h-18h)	6	1	9
	Soirée (18h-22h)	2	0	2
	Nuit (22h-6h)	2	0	3
NA65	Journée complète (24h)	3	0	4
	Journée (6h-18h)	2	0	3
	Soirée (18h-22h)	1	0	1
	Nuit (22h-6h)	1	0	1
NA70	Journée complète (24h)	1	0	0
	Journée (6h-18h)	1	0	0
	Soirée (18h-22h)	1	0	0
	Nuit (22h-6h)	1	0	0

77440-JAIGNES-GIRAT - Indicateurs événementiels en fonction des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

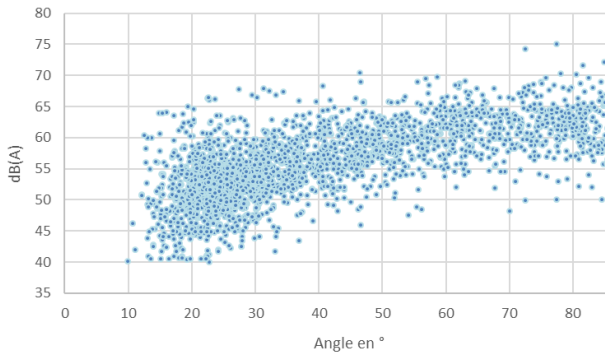
LAmax vs distance oblique



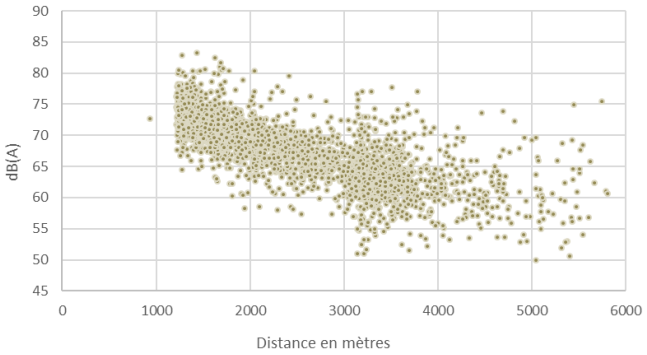
LAmax vs altitude



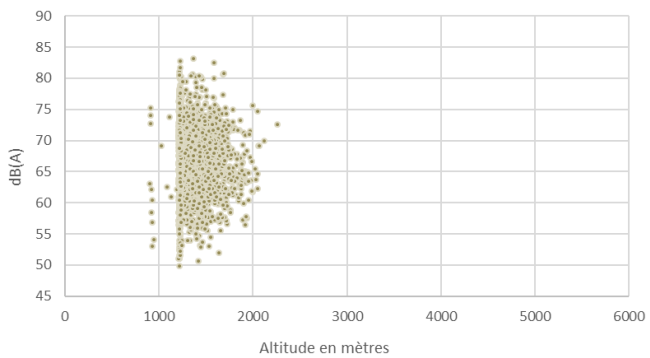
LAmax vs angle d'élévation



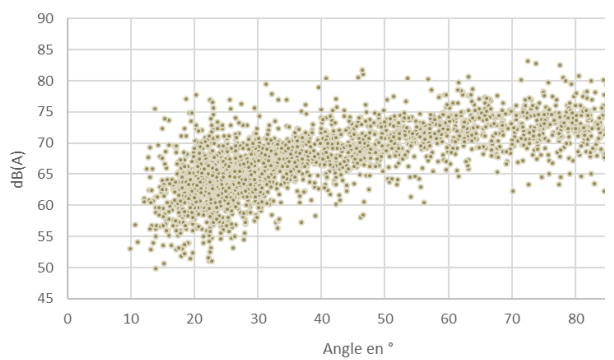
SEL vs distance oblique



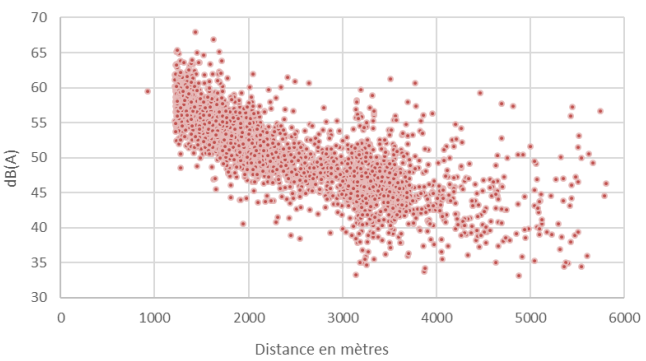
SEL vs altitude



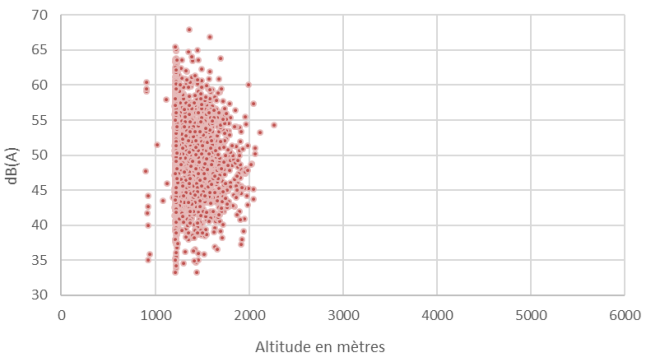
SEL vs angle d'élévation



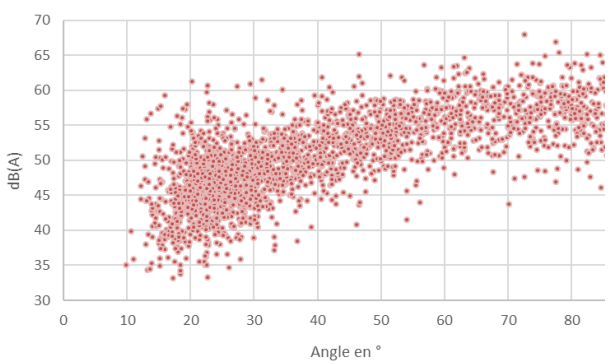
LAeq,evt vs distance oblique



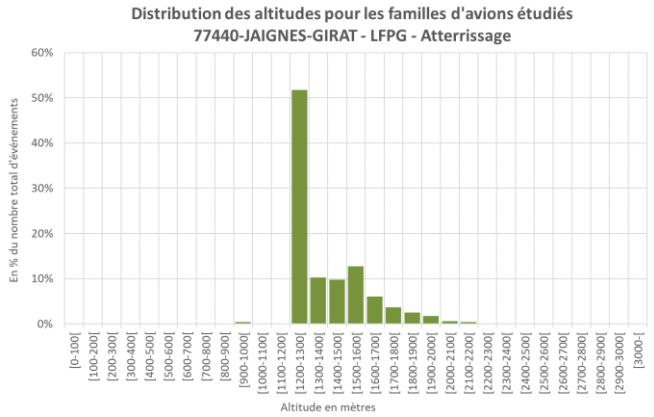
LAeq,evt vs altitude

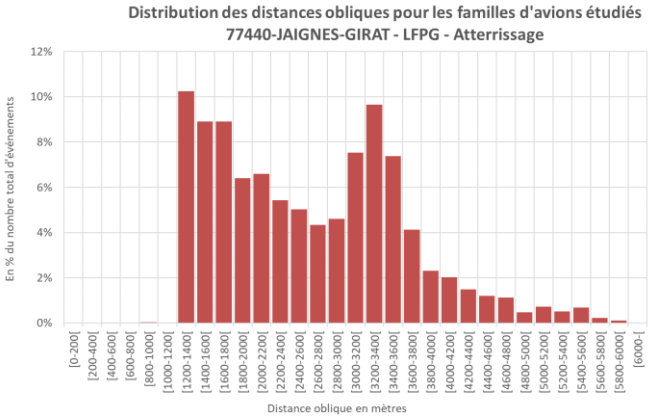


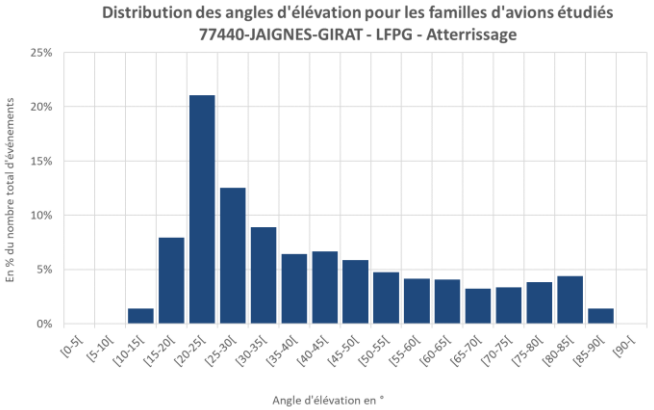
LAeq,evt vs angle d'élévation



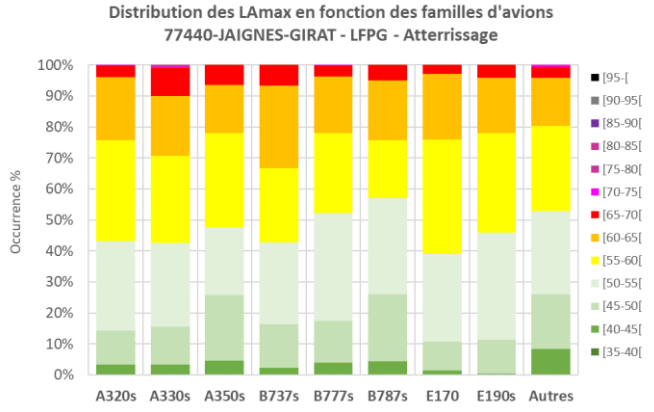
77440-JAIGNES-GIRAT - Distribution des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

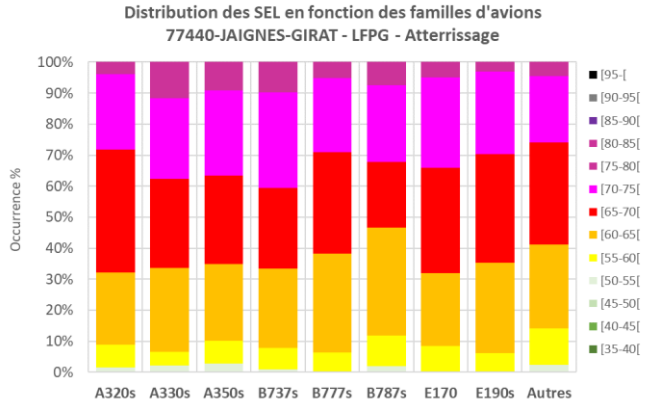


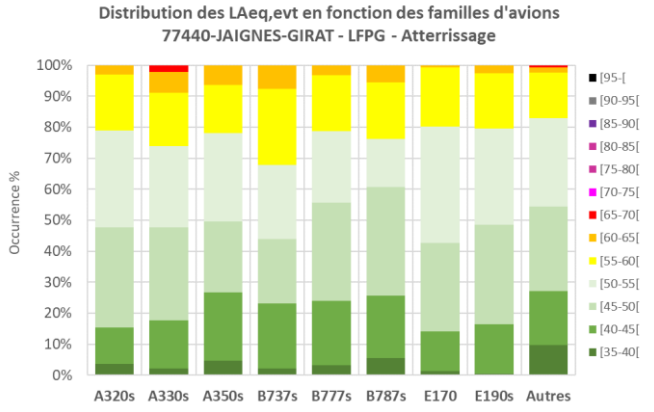




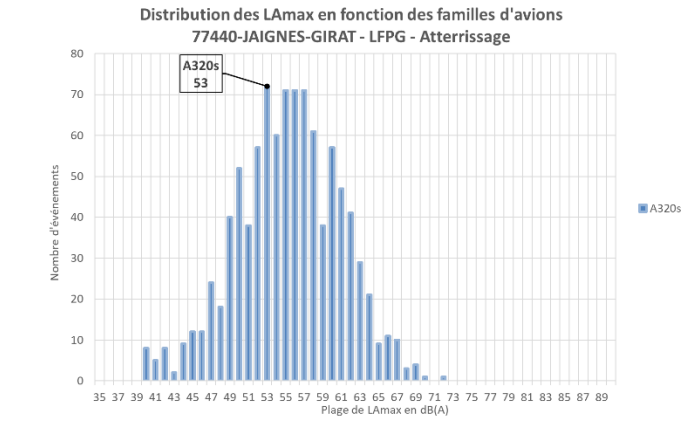
77440-JAIGNES-GIRAT - Distribution des indicateurs événementiels – Pour l'ensemble des atterrissages

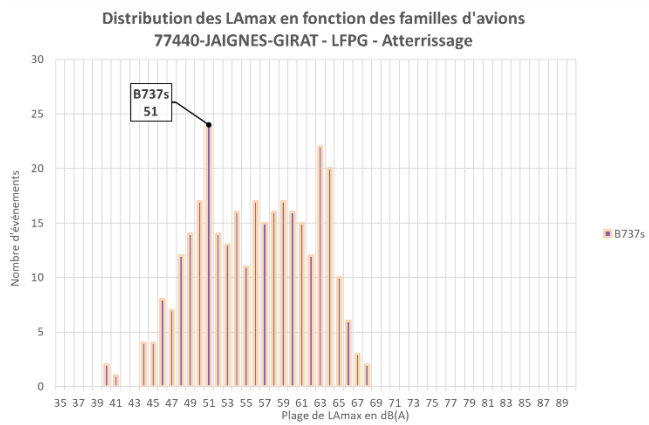


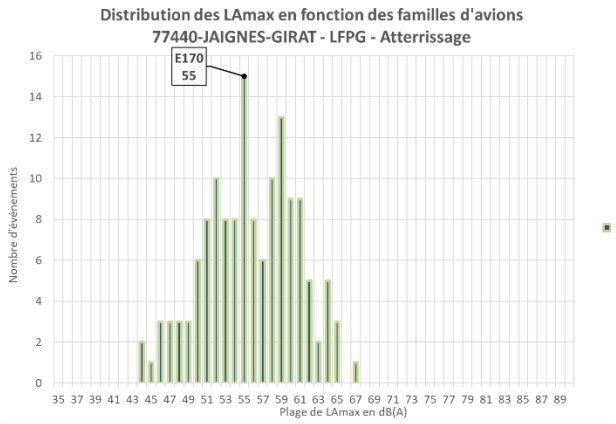


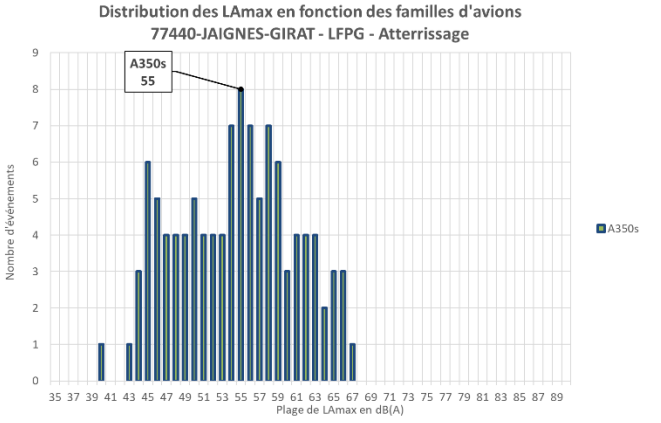


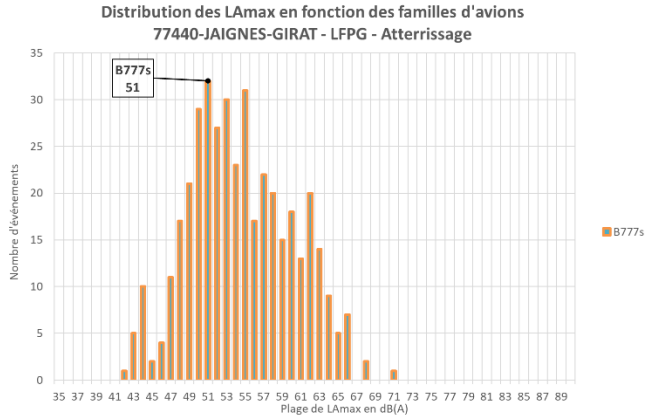
77440-JAIGNES-GIRAT - Distribution des LAMAX,1s – Pour l'ensemble des atterrissages

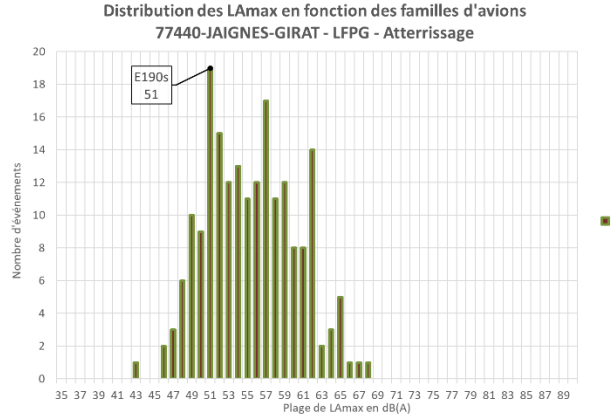


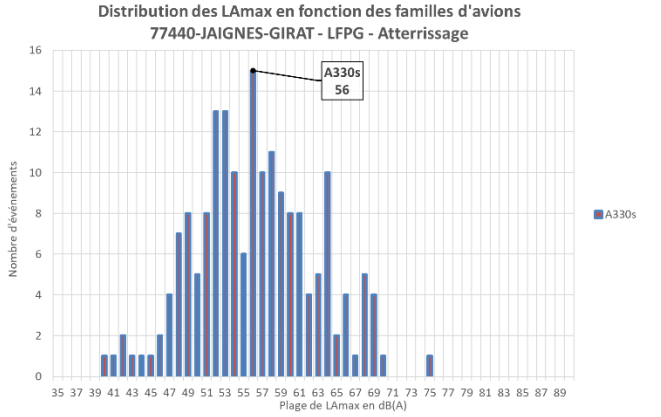


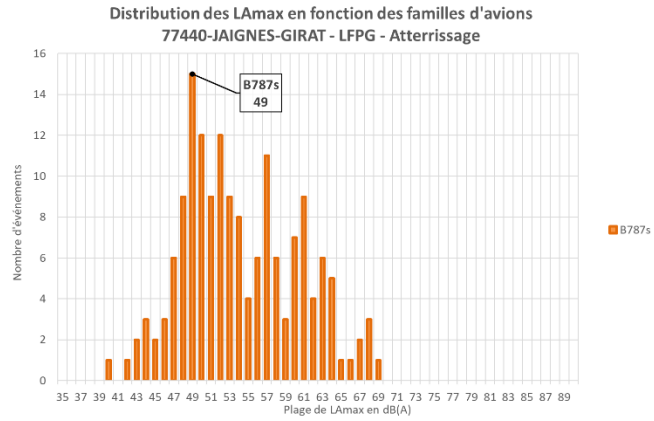


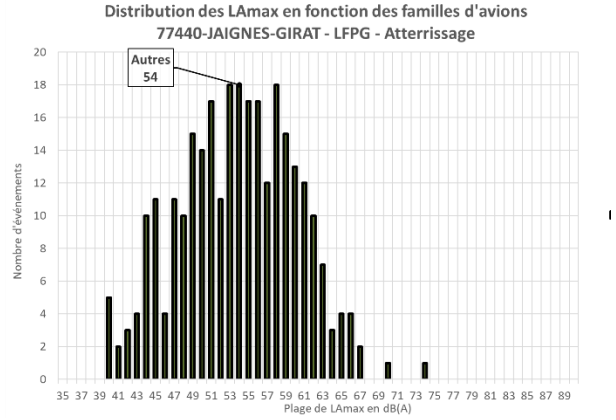




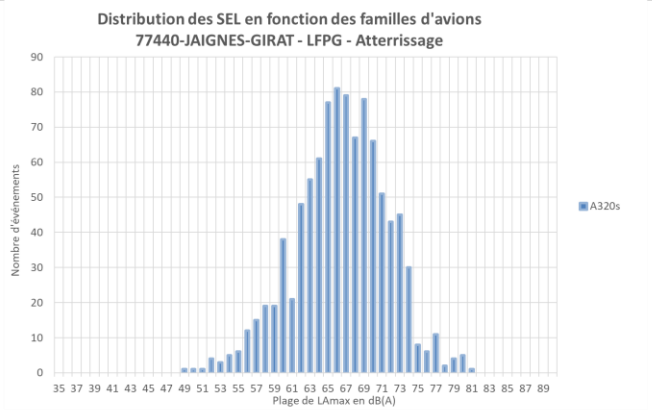


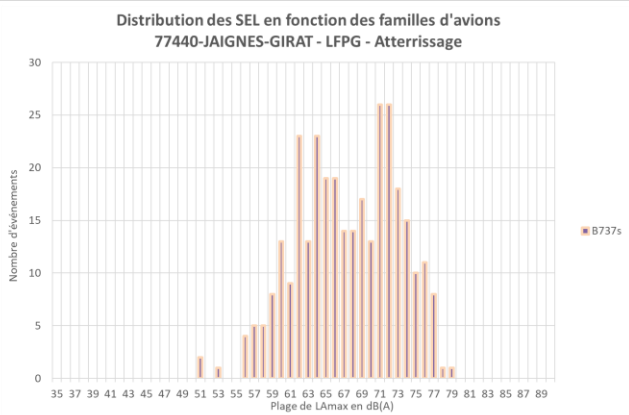


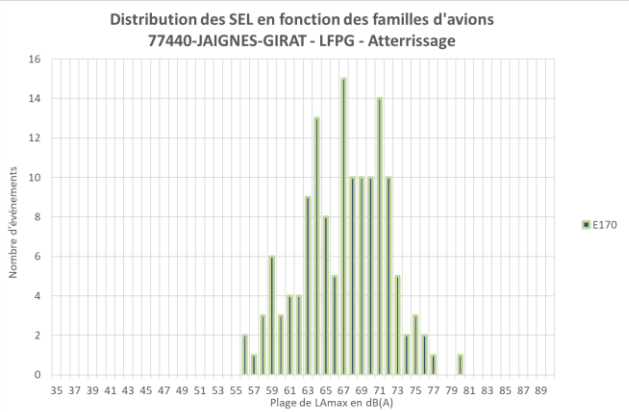


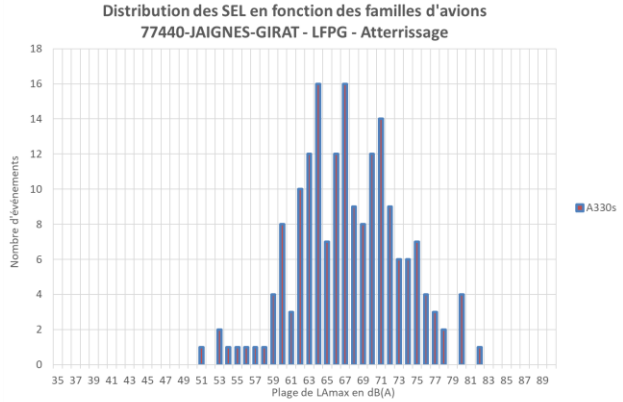


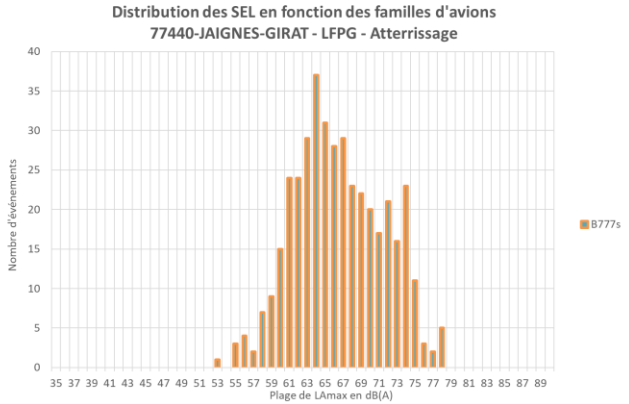
77440-JAIGNES-GIRAT - Distribution des SEL – Pour l'ensemble des atterrissages

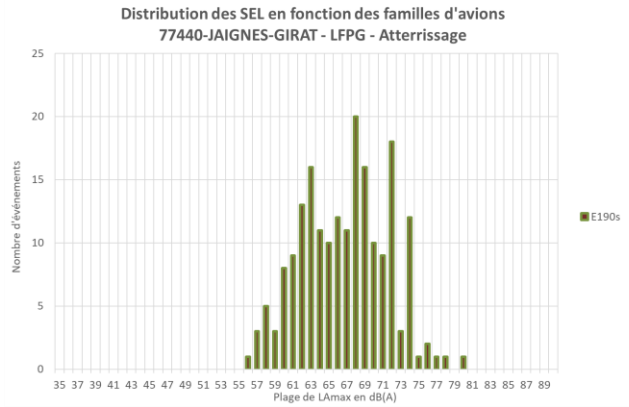


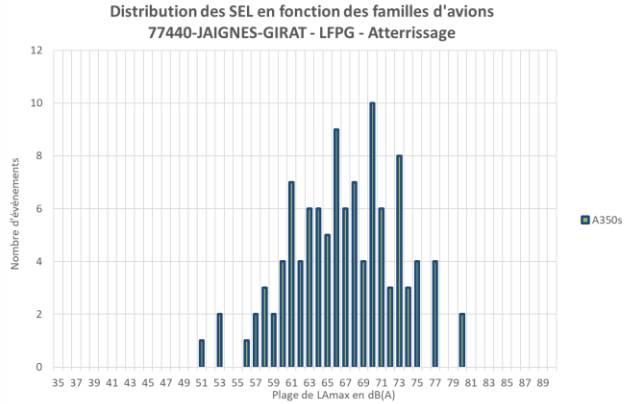


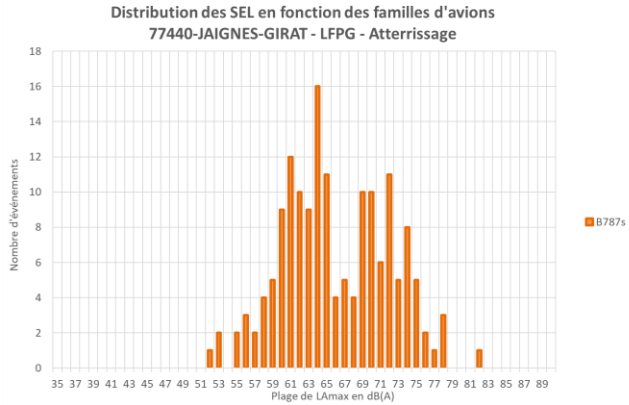


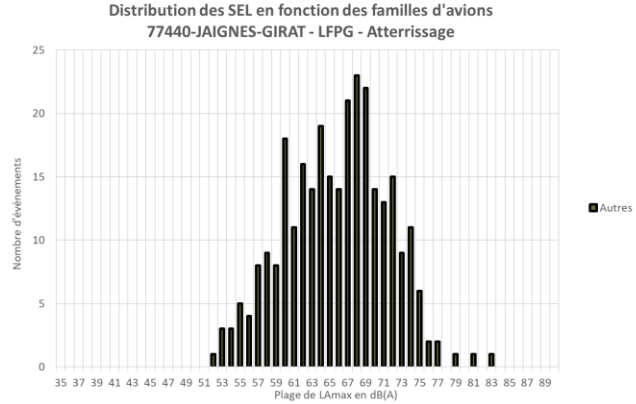




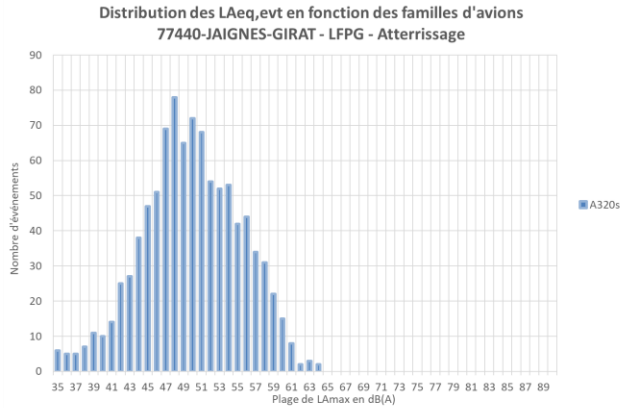


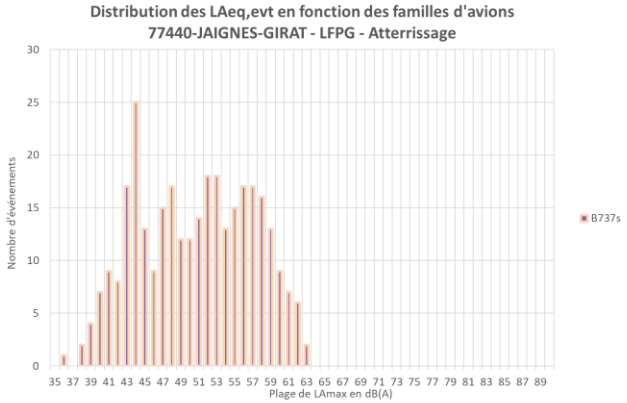


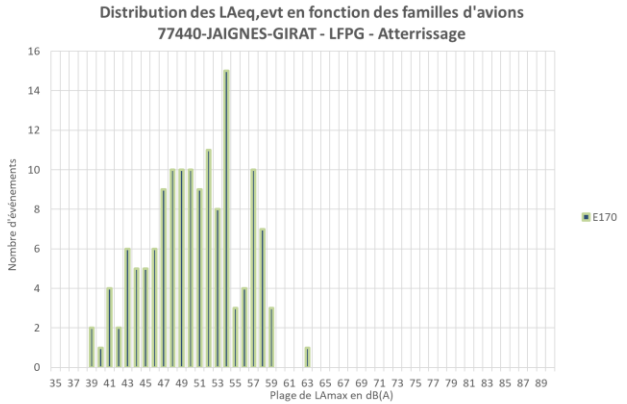


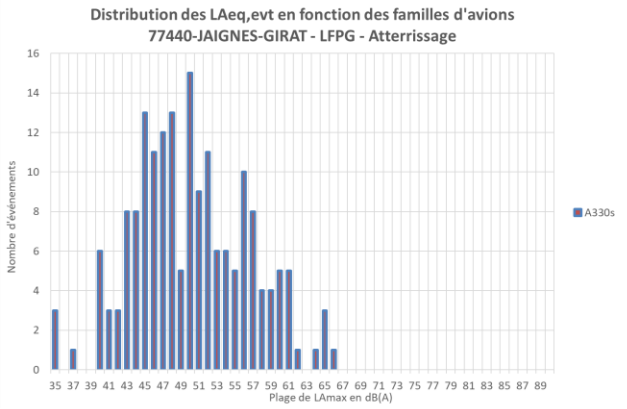


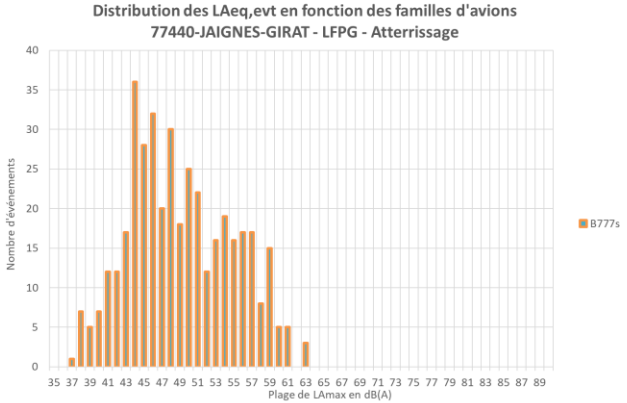
77440-JAIGNES-GIRAT - Distribution des LAeq,evt – Pour l'ensemble des atterrissages

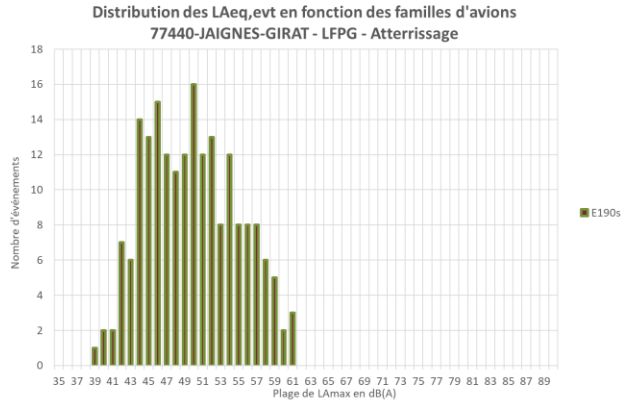


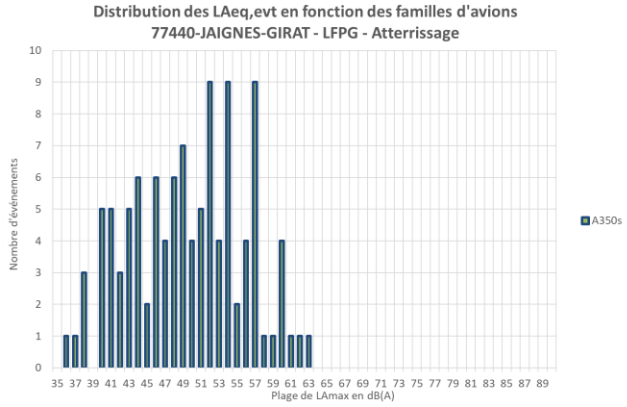


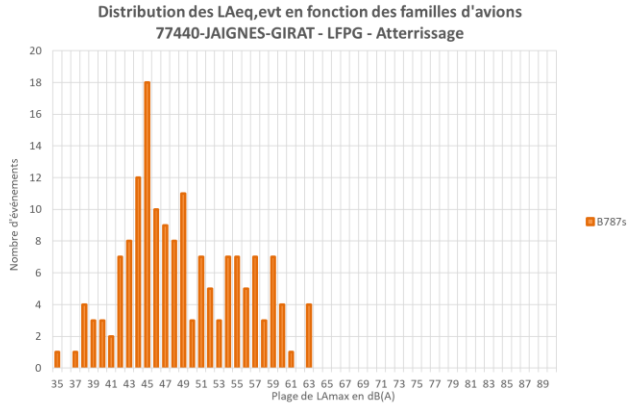


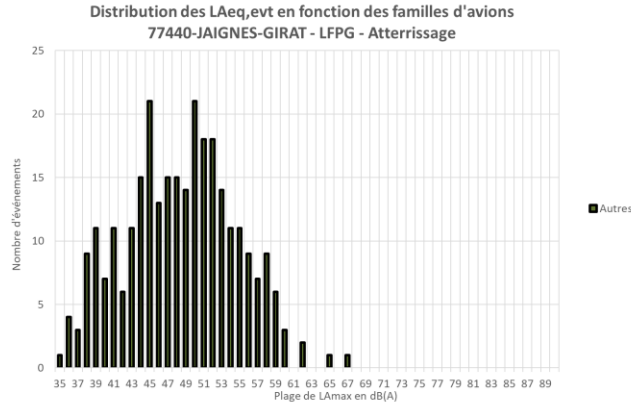












77440-JAIGNES-GIRAT - Distribution des indicateurs acoustiques par familles d'avions – Pour l'ensemble des atterrissages

	LAmax,1s									SEL									LAeq,evt								
dB(A)	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	3	0	0	0	1	0	0	1
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1	1	0	0	0	0	4
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	1	0	1	1	0	0	3
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	3	2	7	4	0	0	9
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	4	5	3	2	1	11
40	8	1	1	2	0	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6	5	7	7	3	1	2	7
41	5	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	3	5	9	12	2	4	2	11
42	8	2	0	0	1	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	3	3	8	12	7	2	7	6
43	2	1	1	0	5	2	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	8	5	17	17	8	6	6	11
44	9	1	3	4	10	3	2	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38	8	6	25	36	12	5	14	15
45	12	1	6	4	2	2	1	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	13	2	13	28	18	5	13	21
46	12	2	5	8	4	3	3	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51	11	6	9	32	10	6	15	13
47	24	4	4	7	11	6	3	3	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69	12	4	15	20	9	9	12	15
48	18	7	4	12	17	9	3	6	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78	13	6	17	30	8	10	11	15
49	40	8	4	14	21	15	3	10	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	65	5	7	12	18	11	10	12	14
50	52	5	5	17	29	12	6	9	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	72	15	4	12	25	3	10	16	21
51	38	8	4	24	32	9	8	19	17	1	1	1	2	0	0	0	0	0	68	9	5	14	22	7	9	12	18
52	57	13	4	14	27	12	10	15	11	4	0	0	0	0	1	0	0	1	54	11	9	18	12	5	11	13	18
53	72	13	4	13	30	9	8	12	18	3	2	2	1	1	2	0	0	3	52	6	4	18	16	3	8	8	14
54	60	10	7	16	23	8	8	13	18	5	1	0	0	0	0	0	0	3	53	6	9	13	19	7	15	12	11
55	71	6	8	11	31	4	15	11	17	6	1	0	0	3	2	0	0	5	42	5	2	15	16	7	3	8	11
56	71	15	7	17	17	6	8	12	17	12	1	1	4	4	3	2	1	4	44	10	4	17	17	5	4	8	9
57	71	10	5	15	22	11	6	17	12	15	1	2	5	2	2	1	3	8	34	8	9	17	17	7	10	8	7
58	61	11	7	16	20	6	10	11	18	19	1	3	5	7	4	3	5	9	31	4	1	16	8	3	7	6	9
59	38	9	6	17	15	3	13	12	15	19	4	2	8	9	5	6	3	8	22	4	1	13	15	7	3	5	6
60	57	8	3	16	18	7	9	8	13	38	8	4	13	15	9	3	8	18	15	5	4	9	5	4	0	2	3
61	47	8	4	15	13	9	9	8	12	21	3	7	9	24	12	4	9	11	8	5	1	7	5	1	0	3	0
62	41	4	4	12	20	4	5	14	10	48	10	4	23	24	10	4	13	16	2	1	1	6	0	0	0	0	2
63	29	5	4	22	14	6	2	2	7	55	12	6	13	29	9	9	16	14	3	0	1	2	3	4	1	0	0
64	21	10	2	20	9	5	5	3	3	61	16	6	23	37	16	13	11	19	2	1	0	0	0	0	0	0	0
65	9	2	3	10	5	1	3	5	4	77	7	5	19	31	11	8	10	15	0	3	0	0	0	0	0	0	1
66	11	4	3	6	7	1	0	1	4	81	12	9	19	28	4	5	12	14	0	1	0	0	0	0	0	0	0
67	10	1	1	3	0	2	1	1	2	79	16	6	14	29	5	15	11	21	0	0	0	0	0	0	0	0	1
68	3	5	0	2	2	3	0	1	0	67	9	7	14	23	4	10	20	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0
69	4	4	0	0	0	1	0	0	0	78	8	4	17	22	10	10	16	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	1	1	0	0	0	0	0	0	1	66	12	10	13	20	10	10	10	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
71	0	0	0	0	1	0	0	0	0	51	14	6	26	17	6	14	9	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	1	0	0	0	0	0	0	0	0	43	9	3	26	21	11	10	18	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	6	8	18	16	5	5	3	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74	0	0	0	0	0	0	0	0	1	30	6	3	15	23	8	2	12	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75	0	1	0	0	0	0	0	0	0	8	7	4	10	11	5	3	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	4	0	11	3	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	3	4	8	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	1	5	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	4	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
89	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

77440-JAIGNES-GIRAT - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
E550	1	0%	**66.3**	66.3	**74.4**	74.4	**58.6**	58.6	1700	1700	3733	3733	27	27
A310	13	0.47%	**63.1**	62.4	**74.4**	73.7	**57.1**	55.9	1534	1546	2319	2004	50	53
GLF5	1	0.04%	**61.4**	61.4	**74.7**	74.7	**57.7**	57.7	1227	1227	1314	1314	69	69
C130	1	0.04%	**60.0**	60.0	**67.8**	67.8	**51.4**	51.4	1243	1243	3239	3239	23	23
B748	1	0.04%	**59.9**	59.9	**72.9**	72.9	**53.2**	53.2	1576	1576	3631	3631	26	26
DH8D	7	0.25%	**59.9**	60.0	**71.2**	70.9	**53.5**	53.8	1258	1231	1859	1726	49	45
A339	19	0.69%	**59.5**	58.4	**70.8**	70.2	**54.5**	54.2	1345	1307	2302	2129	48	41
SF34	1	0.04%	**59.4**	59.4	**71.8**	71.8	**55.2**	55.2	1212	1212	1217	1217	85	85
E50P	1	0%	**58.9**	58.9	**74.4**	74.4	**55.5**	55.5	1542	1542	1628	1628	71	71
B744	5	0.18%	**58.8**	60.7	**69.3**	68.5	**51.9**	51.1	1228	1228	2911	3180	27	23
B737	25	0.90%	**58.4**	58.8	**69.3**	69.7	**52.5**	52.7	1382	1289	2206	2048	47	40
B753	1	0%	**57.3**	57.3	**68.9**	68.9	**49.7**	49.7	1834	1834	2684	2684	43	43
A20N	21	0.76%	**57.3**	57.4	**68.2**	68.1	**50.9**	51.2	1327	1263	2436	2326	38	36
B78X	19	0.69%	**56.9**	54.2	**68.8**	65.4	**51.5**	48.2	1376	1348	2541	2518	40	35
B733	41	1.48%	**56.8**	56.5	**68.2**	67.5	**51.2**	51.0	1305	1225	2655	2569	39	29
B738	71	2.57%	**56.7**	57.2	**68.5**	68.8	**51.4**	51.7	1442	1411	2407	2314	44	42
A21N	31	1.12%	**56.6**	56.9	**68.0**	67.7	**51.4**	51.7	1331	1237	2118	1755	47	46
A332	147	5.32%	**56.6**	56.3	**67.7**	67.2	**50.2**	49.6	1355	1261	2771	2982	37	29
AT43	15	0.54%	**56.4**	56.6	**67.8**	67.5	**51.3**	51.4	1675	1601	2867	2647	44	38
E170	141	5.10%	**56.1**	56.0	**67.5**	67.8	**50.9**	51.1	1318	1225	2288	2074	45	42
CL60	2	0.07%	**56.1**	56.1	**67.8**	67.8	**53.6**	53.6	1221	1221	2840	2840	36	36
A321	52	1.88%	**56.0**	55.5	**67.3**	66.8	**50.4**	49.5	1347	1238	2613	2575	39	31
B734	179	6.48%	**56.0**	55.8	**67.4**	67.6	**50.6**	51.2	1441	1391	2669	2514	43	33
E190	192	6.95%	**55.9**	55.8	**67.3**	67.5	**50.4**	50.4	1330	1229	2573	2476	40	33
A320	307	11.11%	**55.9**	56.2	**67.2**	67.4	**50.5**	50.2	1347	1248	2474	2331	42	36
A318	244	8.83%	**55.7**	55.8	**66.9**	66.9	**50.1**	50.2	1350	1237	2522	2320	40	35
B77L	48	1.74%	**55.5**	55.1	**67.5**	66.7	**49.7**	48.5	1503	1522	2979	3172	38	30
A319	308	11.14%	**55.4**	55.3	**66.6**	66.7	**50.0**	49.9	1361	1237	2526	2363	41	35
C510	2	0.07%	**55.4**	55.4	**66.6**	66.6	**50.9**	50.9	1305	1305	2711	2711	46	46
PC12	1	0.04%	**55.3**	55.3	**69.1**	69.1	**50.2**	50.2	1283	1283	2843	2843	27	27
BCS1	4	0.14%	**55.2**	55.7	**66.2**	66.7	**48.8**	50.0	1306	1251	2378	2133	37	37
B77W	288	10.42%	**55.0**	54.5	**66.9**	66.7	**49.5**	48.9	1393	1323	2817	3014	38	29
B772	70	2.53%	**54.9**	53.8	**66.8**	66.0	**49.6**	48.9	1373	1262	2548	2549	44	37
B763	71	2.57%	**54.9**	54.2	**66.9**	67.3	**49.3**	49.4	1512	1527	2808	2647	41	36

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A359	105	3.80%	**54.9**	55.7	**67.3**	67.3	**49.9**	50.1	1431	1378	2660	2423	42	37
E75S	10	0.36%	**54.9**	54.7	**66.0**	67.2	**49.1**	49.5	1304	1223	2735	3089	39	25
MD11	9	0.33%	**54.7**	55.0	**66.9**	67.5	**49.0**	49.3	1483	1527	3865	4019	27	21
B789	124	4.49%	**54.5**	53.7	**66.2**	65.1	**49.2**	48.0	1356	1251	2913	3186	35	26
C56X	1	0.04%	**54.4**	54.4	**66.5**	66.5	**49.9**	49.9	1232	1232	1694	1694	47	47
A35K	4	0.14%	**54.1**	51.6	**66.7**	66.1	**50.6**	49.1	1494	1527	3236	3473	31	23
A333	15	0.54%	**54.1**	53.8	**65.6**	63.5	**48.5**	47.6	1336	1329	3238	3215	27	25
E195	4	0.14%	**54.0**	51.8	**65.5**	63.1	**47.6**	45.8	1427	1356	3400	3312	25	26
B788	18	0.65%	**53.9**	53.2	**65.7**	65.8	**48.5**	48.5	1372	1318	2488	2336	41	35
CRJ9	4	0.14%	**53.7**	56.5	**64.9**	67.8	**48.5**	51.6	1287	1227	3051	3314	37	24
AT72	46	1.66%	**53.4**	52.8	**65.6**	64.4	**48.0**	46.8	1544	1528	2845	2854	41	36
FA7X	1	0%	**53.1**	53.1	**65.3**	65.3	**48.7**	48.7	1604	1604	2421	2421	42	42
A388	4	0.14%	**52.9**	54.1	**65.8**	66.6	**48.5**	48.9	1566	1551	3556	3839	30	26
PRM1	2	0.07%	**52.6**	52.6	**64.1**	64.1	**48.2**	48.2	1680	1680	1704	1704	80	80
A306	7	0.25%	**51.8**	50.6	**64.4**	64.2	**46.1**	45.4	1472	1544	3423	3325	26	26
AT76	1	0.04%	**51.7**	51.7	**63.1**	63.1	**47.4**	47.4	1216	1216	3126	3126	23	23
B752	55	1.99%	**51.5**	51.6	**63.4**	63.3	**46.0**	45.2	1582	1536	2866	2878	41	37
B739	2	0.07%	**51.5**	51.5	**63.7**	63.7	**45.0**	45.0	1572	1572	2790	2790	37	37
AT75	20	0.72%	**50.7**	50.8	**63.5**	64.2	**45.4**	46.2	1614	1548	3534	2886	32	31
E135	1	0.04%	**45.3**	45.3	**57.0**	57.0	**38.9**	38.9	1351	1351	3095	3095	26	26
E145	1	0.04%	**43.9**	43.9	**58.1**	58.1	**38.9**	38.9	1224	1224	2454	2454	30	30

77440-JAIGNES-GIRAT - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A310	6	0.24%	**65.8**	65.5	**76.5**	76.8	**59.9**	58.8	1334	1256	2441	1938	46	50
B744	4	0.16%	**62.1**	61.4	**72.5**	69.8	**54.9**	52.0	1228	1228	2839	3022	29	24
GLF5	1	0.04%	**61.4**	61.4	**74.7**	74.7	**57.7**	57.7	1227	1227	1314	1314	69	69
AT43	1	0.04%	**60.7**	60.7	**69.7**	69.7	**53.7**	53.7	1213	1213	2150	2150	34	34
C130	1	0.04%	**60.0**	60.0	**67.8**	67.8	**51.4**	51.4	1243	1243	3239	3239	23	23
B748	1	0.04%	**59.9**	59.9	**72.9**	72.9	**53.2**	53.2	1576	1576	3631	3631	26	26
DH8D	7	0.28%	**59.9**	60.0	**71.2**	70.9	**53.5**	53.8	1258	1231	1859	1726	49	45
A339	19	0.77%	**59.5**	58.4	**70.8**	70.2	**54.5**	54.2	1345	1307	2302	2129	48	41
SF34	1	0.04%	**59.4**	59.4	**71.8**	71.8	**55.2**	55.2	1212	1212	1217	1217	85	85
E50P	1	0%	**58.9**	58.9	**74.4**	74.4	**55.5**	55.5	1542	1542	1628	1628	71	71
B737	24	0.97%	**58.6**	58.9	**69.4**	70.0	**52.6**	53.0	1362	1284	2174	2045	47	42
A20N	21	0.85%	**57.3**	57.4	**68.2**	68.1	**50.9**	51.2	1327	1263	2436	2326	38	36
A21N	29	1.17%	**57.2**	56.9	**68.4**	67.9	**52.0**	52.3	1317	1232	2055	1740	48	46
B738	66	2.67%	**57.0**	57.3	**68.8**	68.8	**51.8**	52.1	1421	1384	2384	2303	44	41
B78X	19	0.77%	**56.9**	54.2	**68.8**	65.4	**51.5**	48.2	1376	1348	2541	2518	40	35
B733	39	1.58%	**56.8**	56.5	**68.1**	67.5	**51.1**	51.0	1291	1225	2683	2661	38	28
A332	130	5.25%	**56.5**	56.1	**67.7**	67.1	**50.1**	49.2	1323	1236	2769	3049	36	26
E170	137	5.53%	**56.3**	56.2	**67.6**	67.9	**51.0**	51.5	1307	1224	2279	2067	45	42
B734	159	6.42%	**56.1**	56.2	**67.4**	67.7	**50.6**	51.2	1399	1334	2679	2621	41	31
CL60	2	0.08%	**56.1**	56.1	**67.8**	67.8	**53.6**	53.6	1221	1221	2840	2840	36	36
A320	289	11.67%	**56.0**	56.2	**67.2**	67.5	**50.5**	50.2	1327	1239	2472	2331	41	36
E190	189	7.63%	**55.9**	55.7	**67.2**	67.4	**50.4**	50.3	1327	1229	2557	2470	40	33
A321	50	2.02%	**55.9**	55.4	**67.1**	66.6	**50.3**	49.2	1332	1234	2633	2655	38	31
A318	232	9.37%	**55.7**	55.9	**66.8**	66.9	**50.1**	50.5	1332	1233	2515	2320	40	35
A319	291	11.75%	**55.6**	55.4	**66.7**	66.9	**50.1**	50.0	1346	1234	2527	2341	41	35
B763	42	1.70%	**55.4**	56.6	**66.7**	67.6	**49.5**	49.1	1411	1391	2795	2554	40	32
C510	2	0.08%	**55.4**	55.4	**66.6**	66.6	**50.9**	50.9	1305	1305	2711	2711	46	46
PC12	1	0.04%	**55.3**	55.3	**69.1**	69.1	**50.2**	50.2	1283	1283	2843	2843	27	27
BCS1	4	0.16%	**55.2**	55.7	**66.2**	66.7	**48.8**	50.0	1306	1251	2378	2133	37	37
B772	64	2.58%	**55.1**	53.8	**66.9**	66.0	**49.8**	48.9	1350	1242	2552	2549	44	34
B77L	30	1.21%	**55.1**	54.5	**66.8**	64.9	**49.2**	48.0	1363	1235	3127	3217	33	23
B77W	271	10.95%	**55.1**	54.4	**67.0**	66.6	**49.6**	48.8	1377	1291	2809	3065	38	29
AT72	20	0.81%	**55.1**	53.8	**66.9**	65.3	**49.7**	46.8	1335	1233	2521	2826	43	31
A359	99	4.00%	**55.0**	55.9	**67.3**	67.3	**50.0**	50.3	1410	1364	2669	2406	42	36

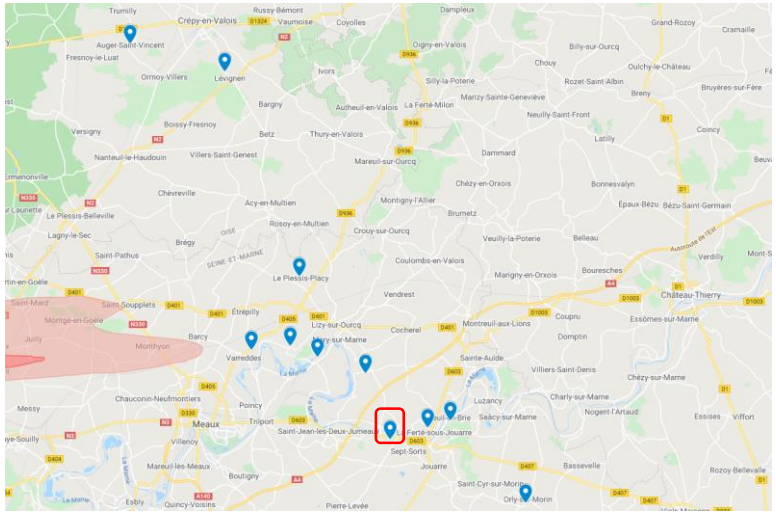
			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
E75S	9	0.36%	**54.9**	54.7	**65.7**	66.4	**48.8**	48.7	1279	1222	2787	3145	38	24
B789	121	4.89%	**54.5**	53.7	**66.2**	65.0	**49.2**	47.9	1347	1246	2918	3193	35	25
C56X	1	0.04%	**54.4**	54.4	**66.5**	66.5	**49.9**	49.9	1232	1232	1694	1694	47	47
B788	17	0.69%	**54.3**	53.4	**65.9**	66.1	**48.8**	48.5	1345	1291	2474	2281	41	34
A35K	4	0.16%	**54.1**	51.6	**66.7**	66.1	**50.6**	49.1	1494	1527	3236	3473	31	23
A333	15	0.61%	**54.1**	53.8	**65.6**	63.5	**48.5**	47.6	1336	1329	3238	3215	27	25
E195	4	0.16%	**54.0**	51.8	**65.5**	63.1	**47.6**	45.8	1427	1356	3400	3312	25	26
CRJ9	4	0.16%	**53.7**	56.5	**64.9**	67.8	**48.5**	51.6	1287	1227	3051	3314	37	24
AT75	3	0.12%	**53.5**	53.2	**65.6**	66.1	**47.1**	46.9	1281	1231	2683	2376	29	31
A388	4	0.16%	**52.9**	54.1	**65.8**	66.6	**48.5**	48.9	1566	1551	3556	3839	30	26
PRM1	2	0.08%	**52.6**	52.6	**64.1**	64.1	**48.2**	48.2	1680	1680	1704	1704	80	80
MD11	6	0.24%	**52.1**	52.8	**63.8**	64.4	**46.2**	46.0	1439	1463	4450	4623	19	18
A306	6	0.24%	**52.0**	51.7	**64.5**	64.8	**46.5**	46.1	1453	1490	3302	3324	27	27
AT76	1	0.04%	**51.7**	51.7	**63.1**	63.1	**47.4**	47.4	1216	1216	3126	3126	23	23
B739	1	0.04%	**51.3**	51.3	**63.3**	63.3	**44.1**	44.1	1217	1217	3099	3099	23	23
B752	24	0.97%	**50.4**	49.7	**62.3**	62.2	**45.3**	45.0	1418	1371	3017	3317	34	29
E135	1	0.04%	**45.3**	45.3	**57.0**	57.0	**38.9**	38.9	1351	1351	3095	3095	26	26
E145	1	0.04%	**43.9**	43.9	**58.1**	58.1	**38.9**	38.9	1224	1224	2454	2454	30	30

FICHE DE RÉSULTATS – 77260-SAMMERON-BERGER

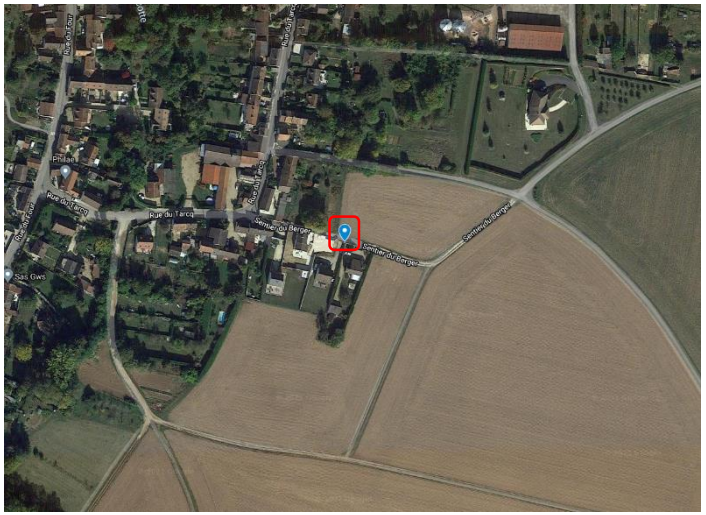
7 sentier du Berger – 77260-SAMMERON

Latitude/Longitude : **48.9453, 3.08273**
Altitude du point de mesure : 66 m

Localisation du site







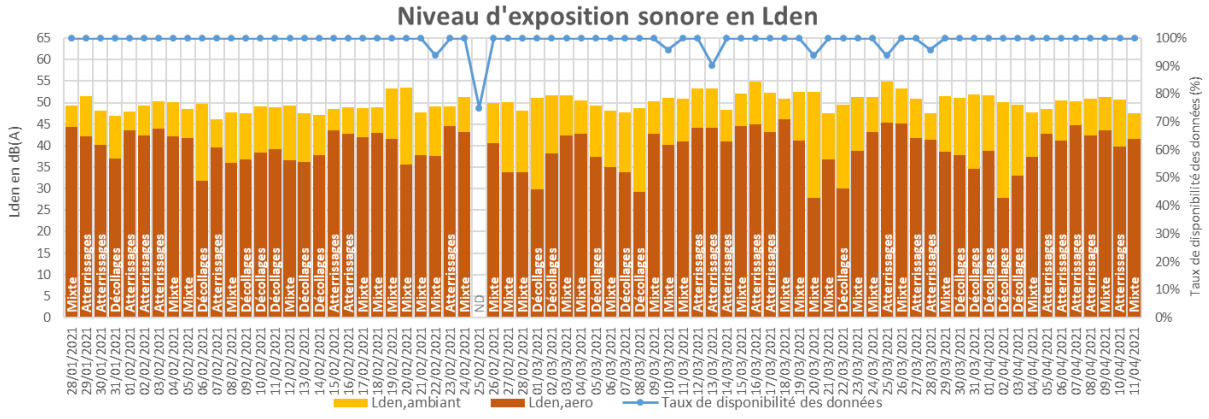
77260-SAMMERON-BERGER - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

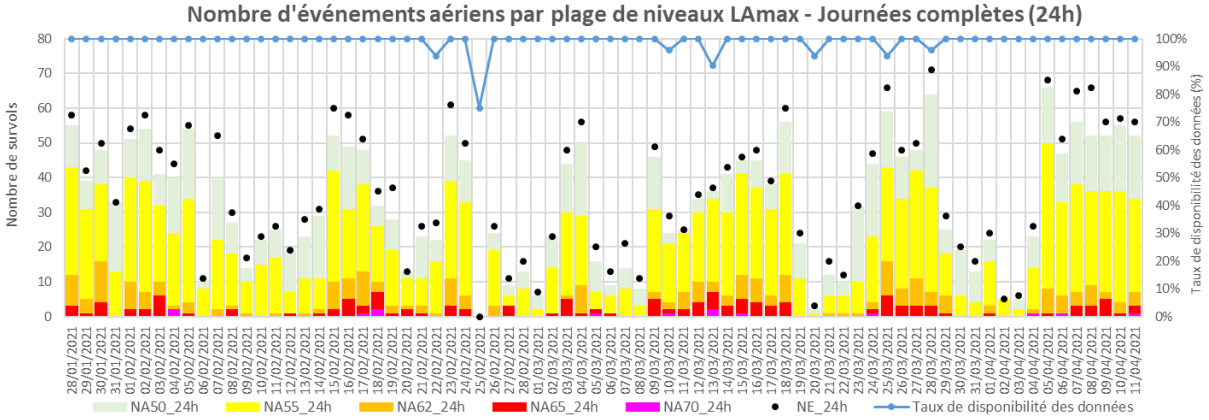
Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	660	39%	**57.4**	57.3	**68.6**	68.8	**52.2**	52.0	1466	1409	2084	1884	53	53
A330s	104	6%	**58.3**	58.8	**69.6**	70.4	**52.5**	53.0	1493	1504	2387	2104	49	44
A350s	51	3%	**56.0**	56.2	**68.1**	68.4	**51.2**	51.5	1566	1535	2250	2066	51	52
B737s	221	13%	**56.2**	57.0	**67.7**	68.3	**50.8**	51.7	1543	1521	2657	2333	45	41
B777s	196	12%	**56.7**	56.9	**68.7**	69.0	**51.6**	51.5	1523	1519	2511	2187	47	47
B787s	75	4%	**57.8**	58.2	**69.7**	70.1	**52.6**	53.4	1412	1378	2161	1877	50	50
E170	96	6%	**56.8**	57.0	**68.0**	68.5	**51.6**	51.6	1391	1247	1952	1760	55	56
E190s	112	7%	**57.7**	58.1	**69.0**	69.1	**52.3**	52.1	1464	1421	2077	1867	53	54
Autres	171	10%	**53.4**	53.6	**65.6**	65.4	**48.0**	48.0	1646	1562	3080	2982	40	34

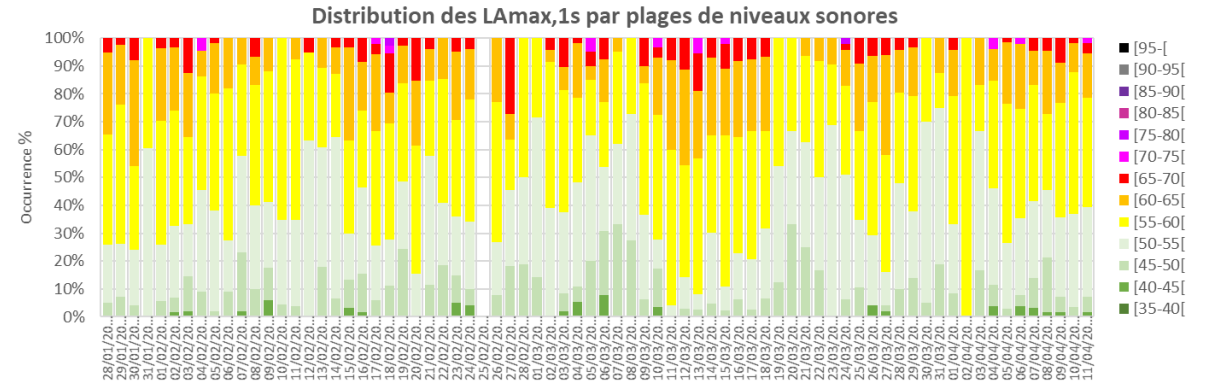
77260-SAMMERON-BERGER - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	642	42%	**57.5**	57.4	**68.7**	68.8	**52.2**	52.1	1460	1401	2062	1869	53	54
A330s	99	7%	**58.5**	59.0	**69.8**	70.5	**52.8**	53.2	1481	1486	2304	2056	50	47
A350s	46	3%	**56.5**	56.3	**68.4**	68.6	**51.7**	51.8	1553	1535	2157	1930	53	53
B737s	199	13%	**56.8**	57.4	**68.3**	69.1	**51.4**	52.3	1495	1443	2549	2229	46	42
B777s	176	12%	**57.0**	57.5	**69.0**	69.6	**51.9**	52.4	1492	1467	2410	2073	48	50
B787s	75	5%	**57.8**	58.2	**69.7**	70.1	**52.6**	53.4	1412	1378	2161	1877	50	50
E170	93	6%	**56.8**	57.0	**68.0**	68.5	**51.7**	51.6	1382	1234	1946	1764	55	56
E190s	110	7%	**57.7**	58.1	**69.0**	69.1	**52.3**	52.1	1462	1414	2070	1852	53	54
Autres	79	5%	**55.3**	55.4	**67.2**	67.9	**50.0**	49.8	1442	1363	2684	2448	41	36

77260-SAMMERON-BERGER - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Journées complètes (24h)

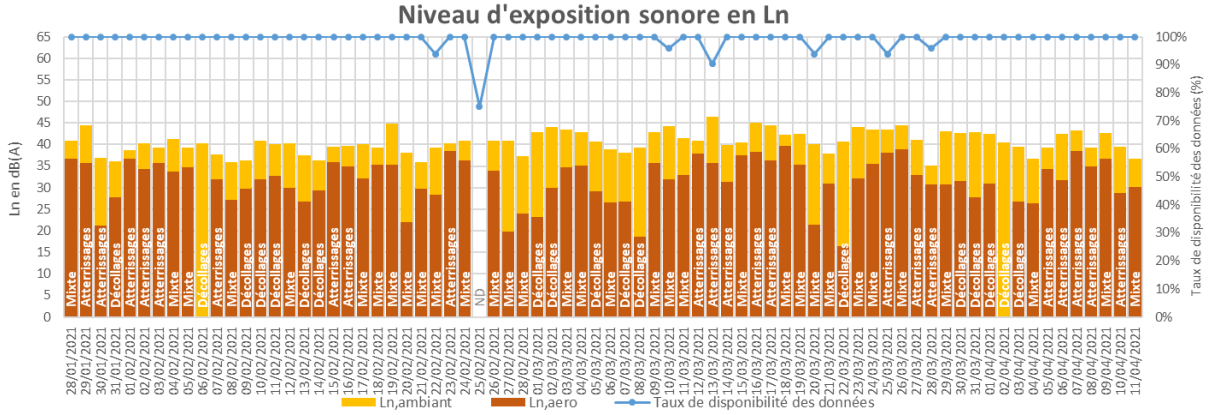


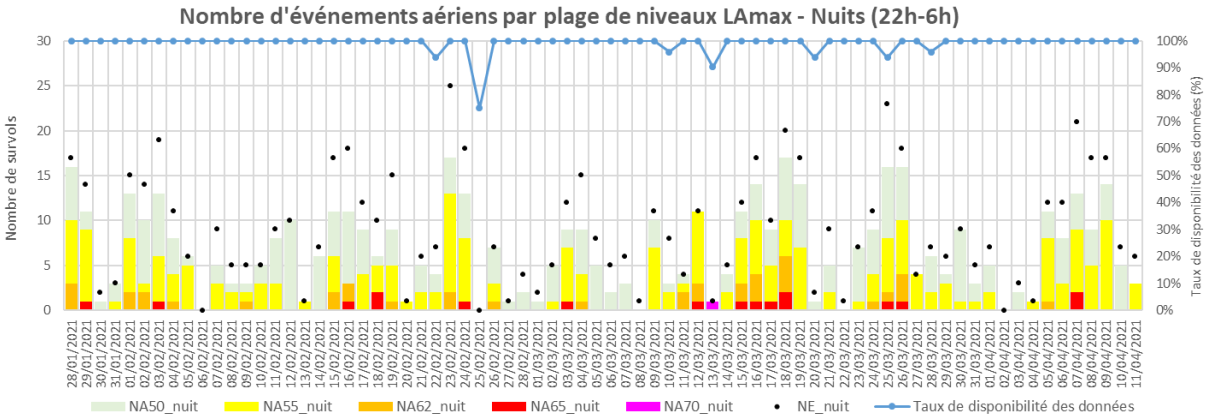


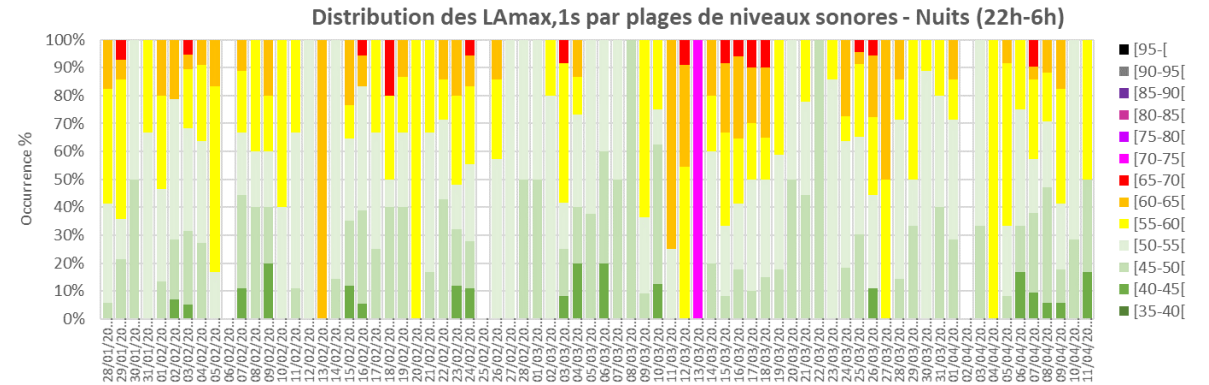


		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
% données disponibles	Journée complète (24h)	99.2%	100.0%	99.1%
LAeq ambiant	Lden	50.5	49.7	50.9
	Journée (6h-18h)	49.6	48.4	50.0
	Soirée (18h-22h)	46.1	45.5	46.7
	Nuit (22h-6h)	41.3	40.6	41.7
LAeq aérien	Lden	**41.2**	**36.1**	**43.0**
	Journée (6h-18h)	37.8	33.2	39.4
	Soirée (18h-22h)	36.3	31.0	38.7
	Nuit (22h-6h)	33.7	28.5	35.5
% de bruit aérien	Lden	12%	4%	16%
	Journée (6h-18h)	7%	3%	9%
	Soirée (18h-22h)	11%	3%	16%
	Nuit (22h-6h)	18%	6%	24%

77260-SAMMERON-BERGER - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Nuits (22h-6h)

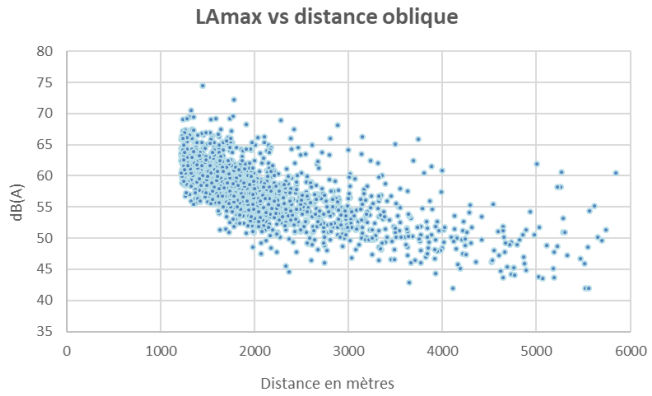


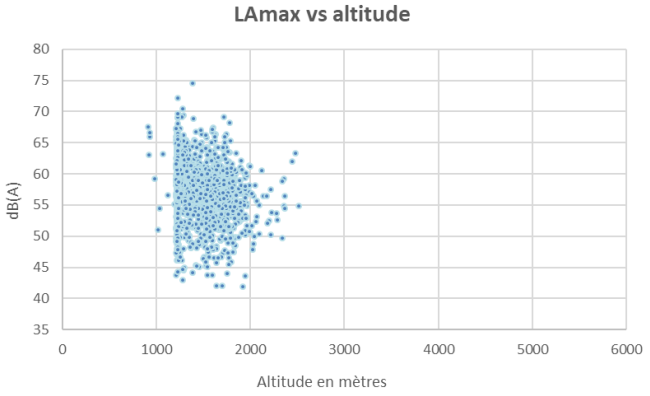


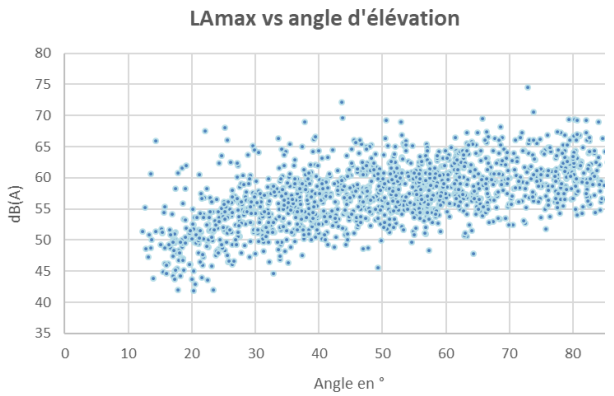


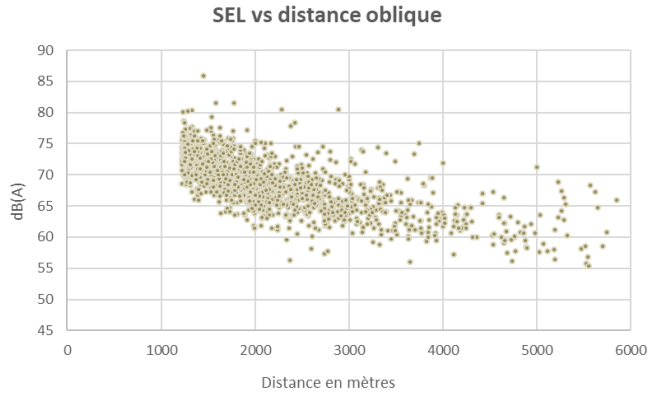
		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
Nombre moyen de survols	Journée complète (24h)	**37**	**19**	**54**
	Journée (6h-18h)	20	11	29
	Soirée (18h-22h)	7	3	11
	Nuit (22h-6h)	9	4	13
NA50	Journée complète (24h)	33	17	49
	Journée (6h-18h)	20	11	29
	Soirée (18h-22h)	7	3	11
	Nuit (22h-6h)	7	3	9
NA55	Journée complète (24h)	23	9	36
	Journée (6h-18h)	16	7	24
	Soirée (18h-22h)	5	1	7
	Nuit (22h-6h)	4	1	5
NA62	Journée complète (24h)	6	1	9
	Journée (6h-18h)	4	1	6
	Soirée (18h-22h)	2	0	2
	Nuit (22h-6h)	2	0	1
NA65	Journée complète (24h)	3	0	3
	Journée (6h-18h)	2	0	2
	Soirée (18h-22h)	1	0	1
	Nuit (22h-6h)	1	0	0
NA70	Journée complète (24h)	1	0	0
	Journée (6h-18h)	1	0	0
	Soirée (18h-22h)	1	0	0
	Nuit (22h-6h)	1	0	0

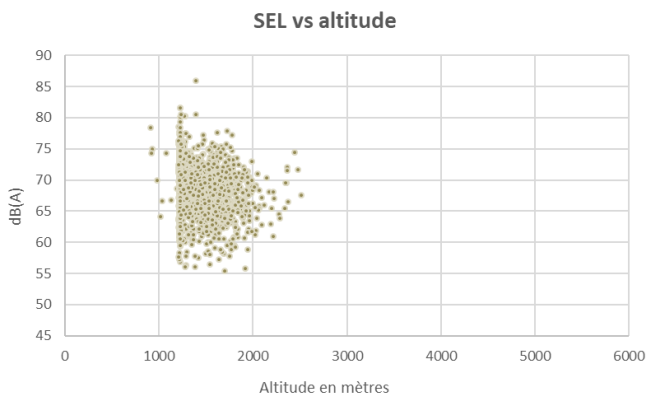
77260-SAMMERON-BERGER - Indicateurs événementiels en fonction des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

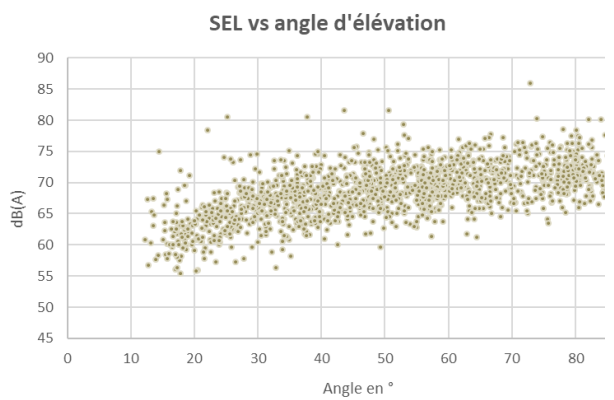


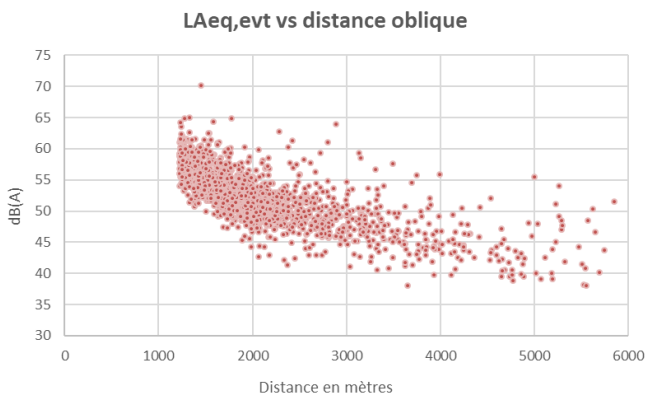


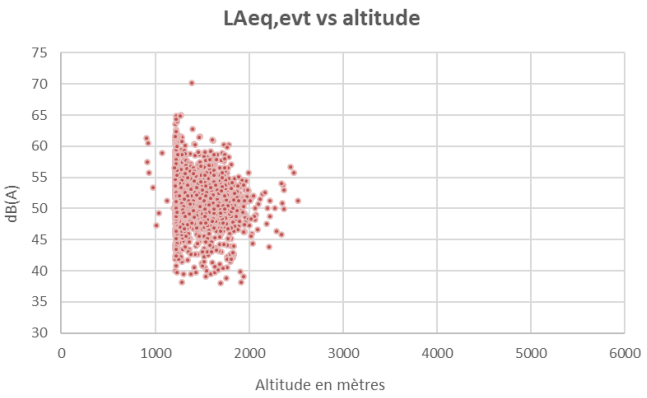


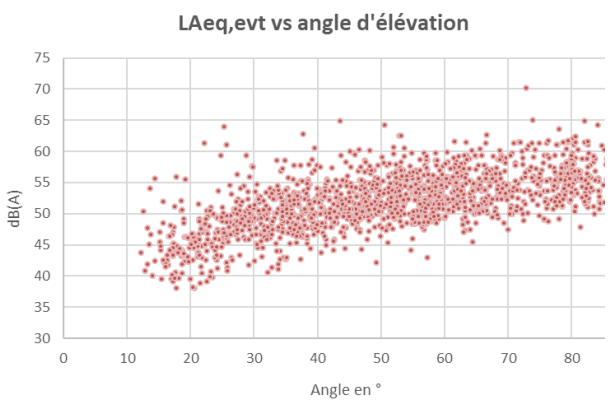




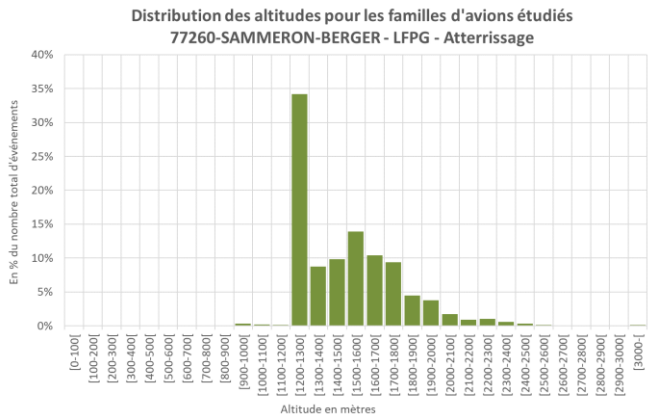


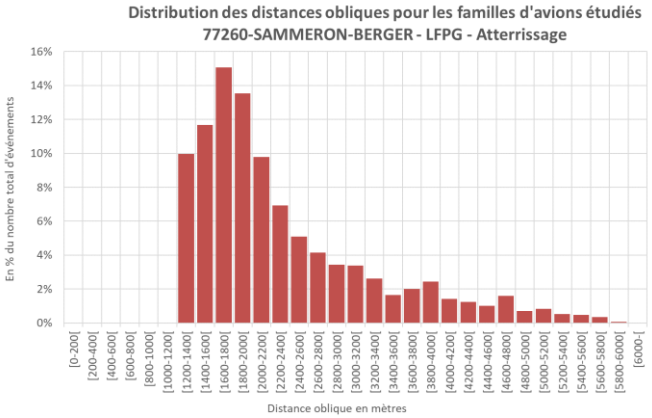


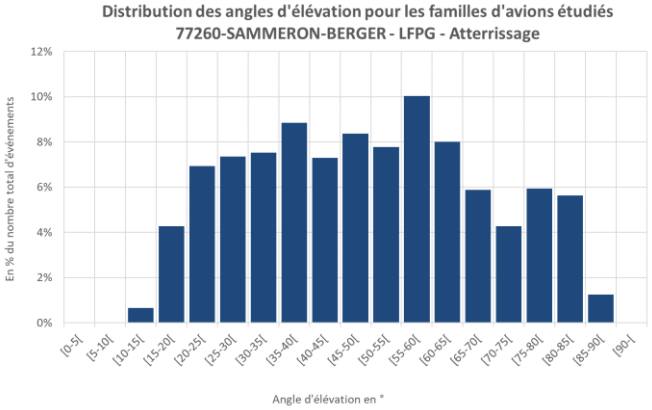




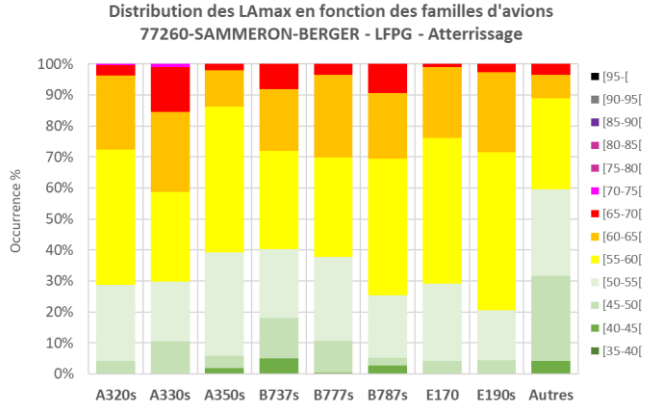
77260-SAMMERON-BERGER - Distribution des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

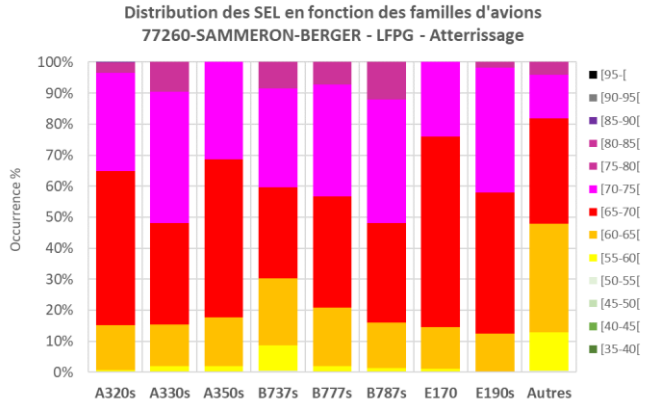


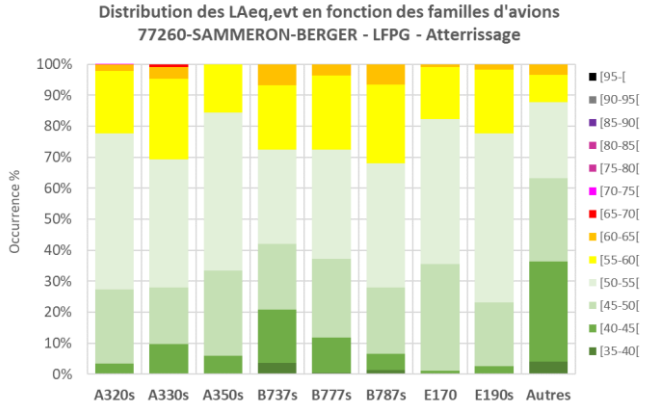




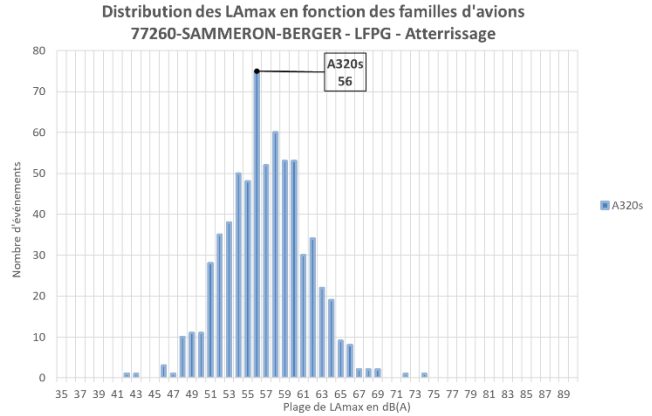
77260-SAMMERON-BERGER - Distribution des indicateurs événementiels – Pour l'ensemble des atterrissages

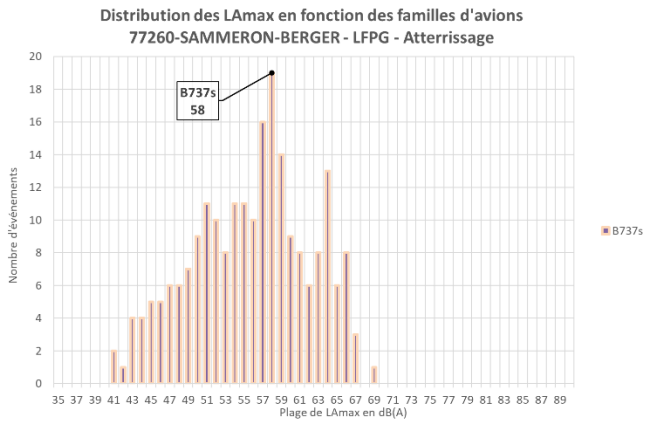


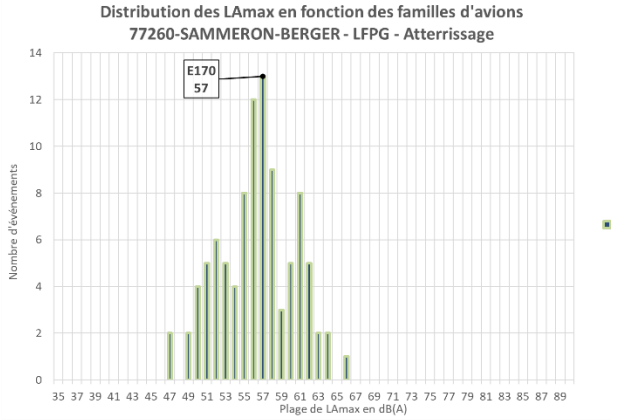


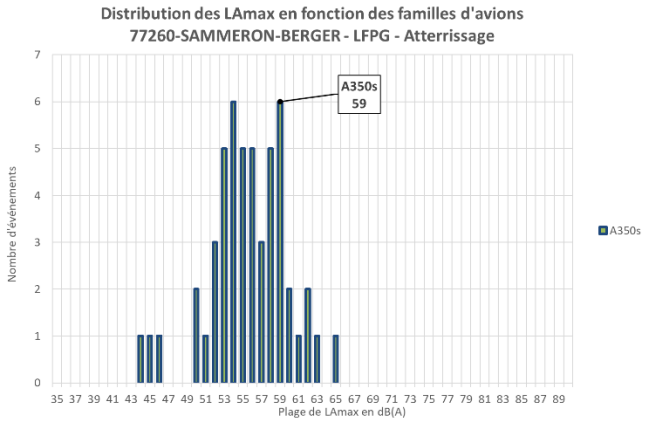


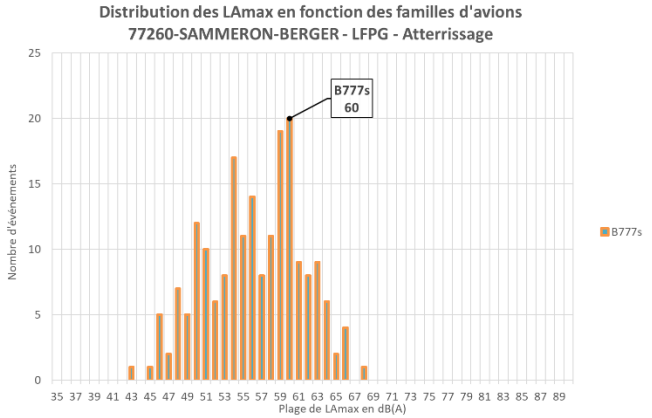
77260-SAMMERON-BERGER - Distribution des LAMAX,1s – Pour l'ensemble des atterrissages

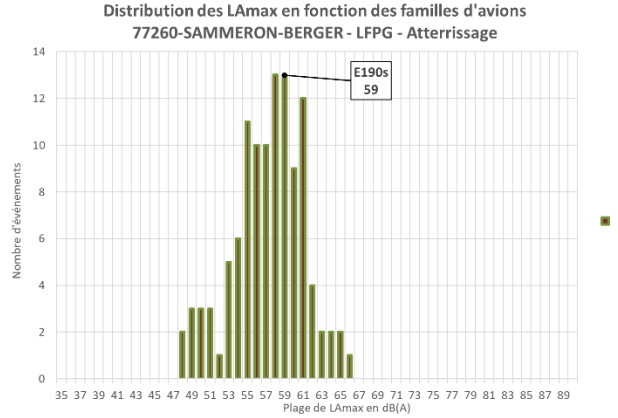


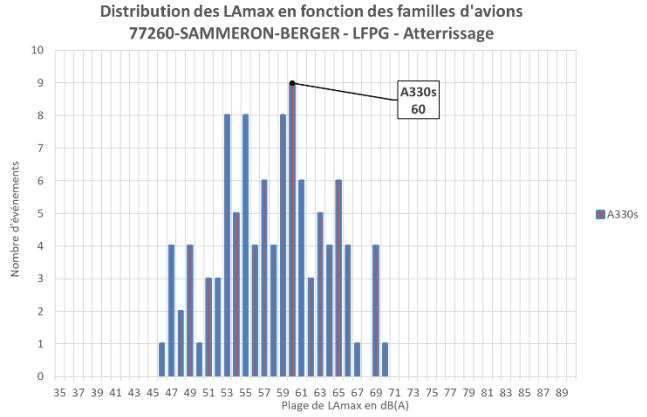


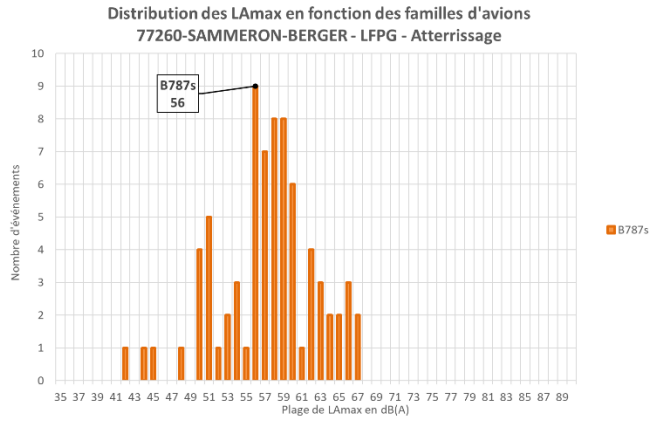


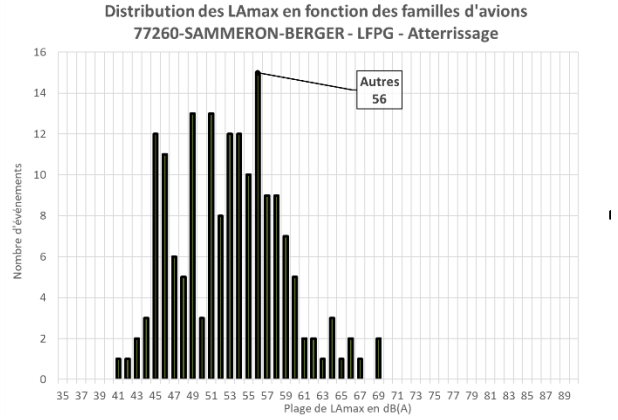




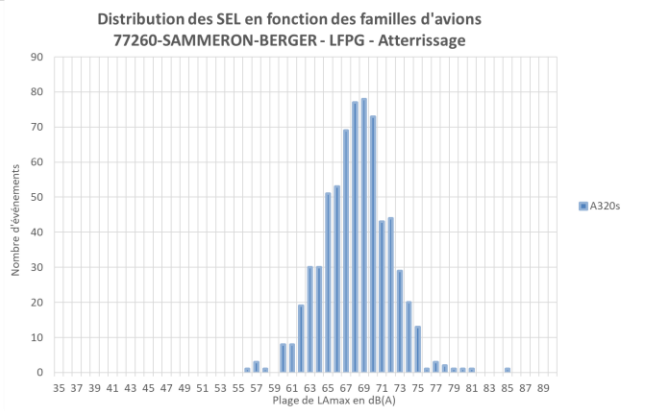


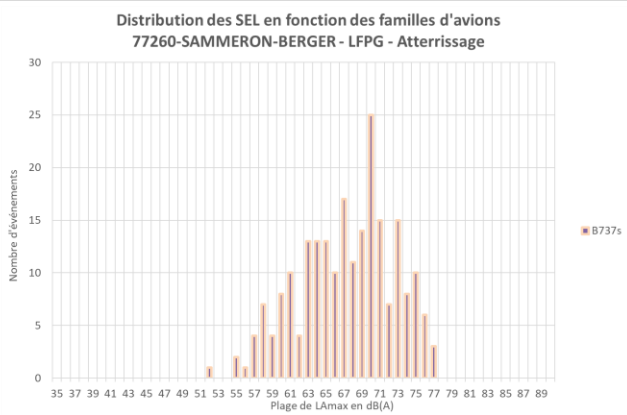


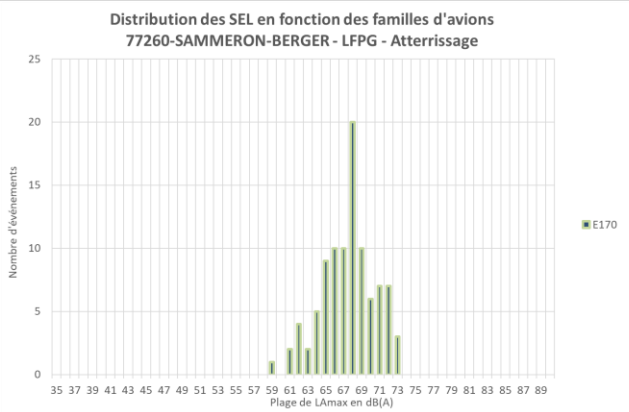


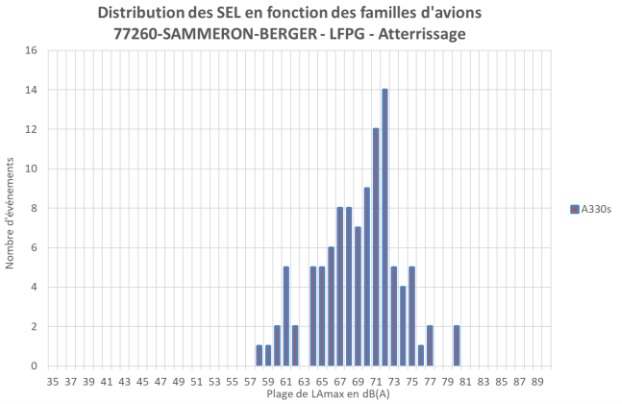


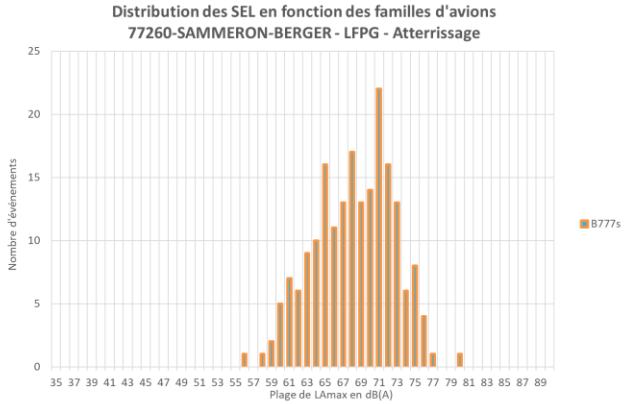
77260-SAMMERON-BERGER - Distribution des SEL – Pour l'ensemble des atterrissages

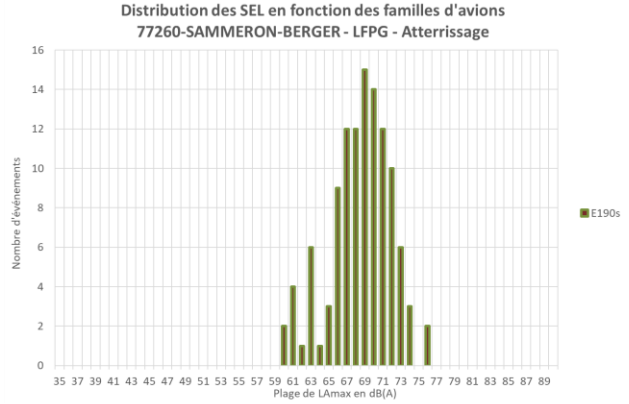


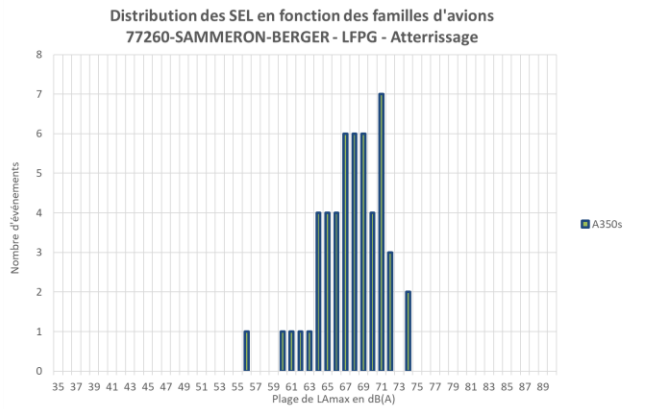


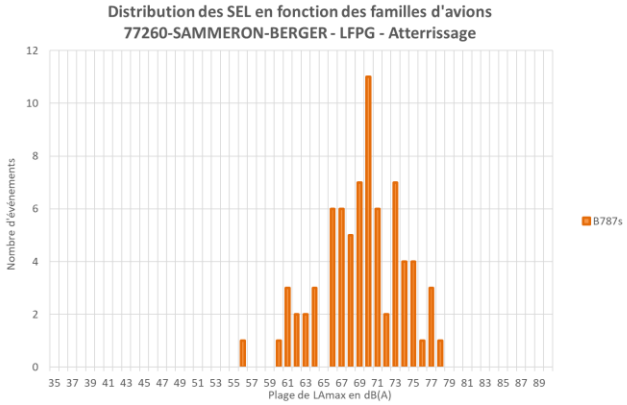


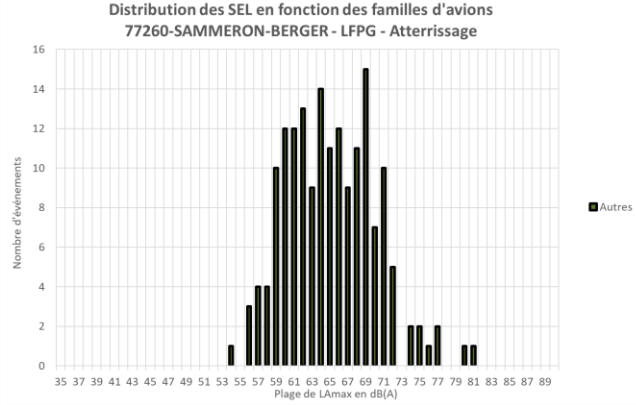




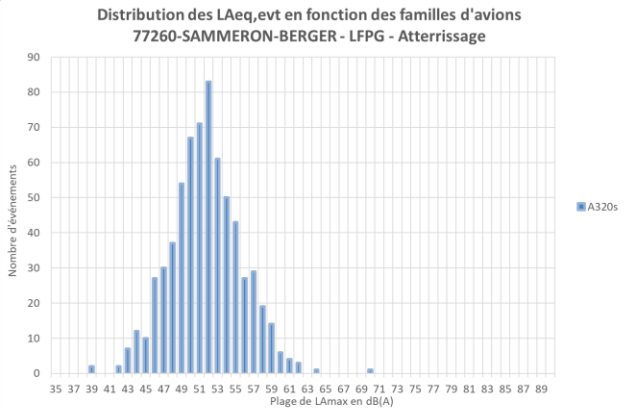


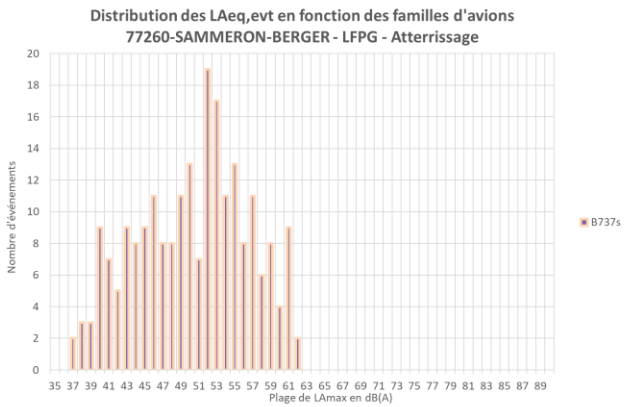


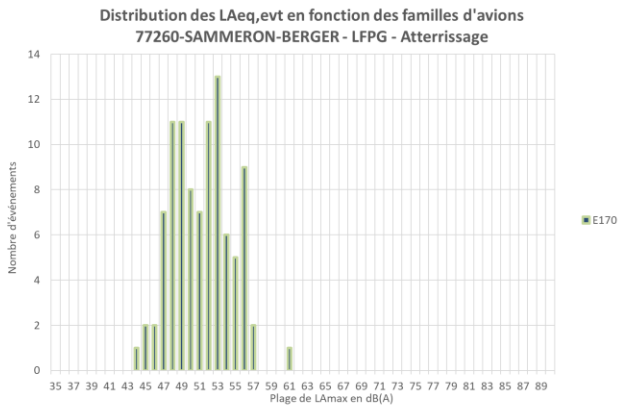


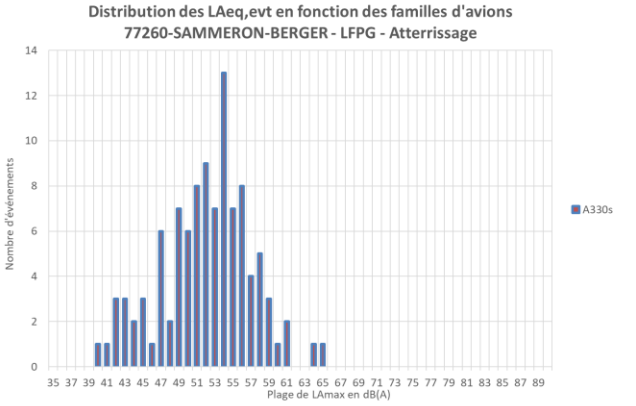


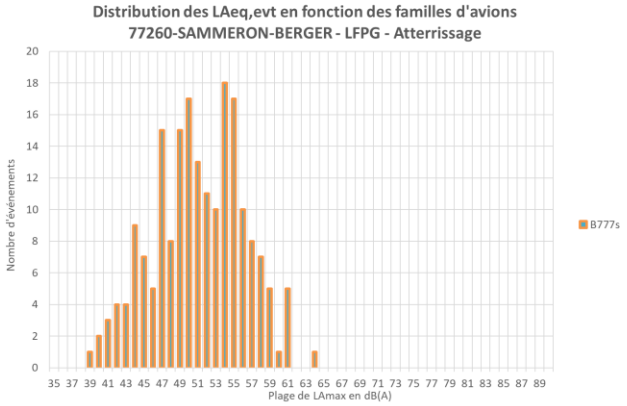
77260-SAMMERON-BERGER - Distribution des LAeq,evt – Pour l'ensemble des atterrissages

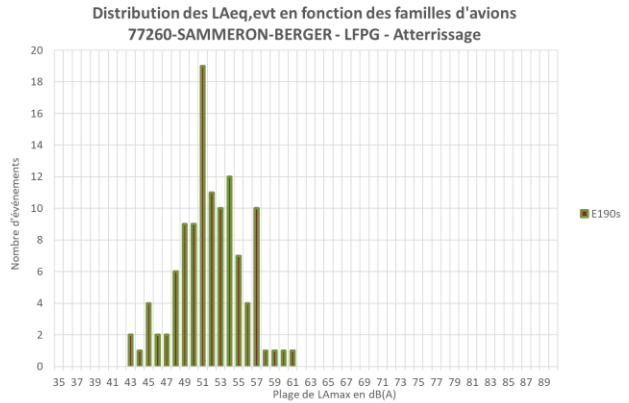


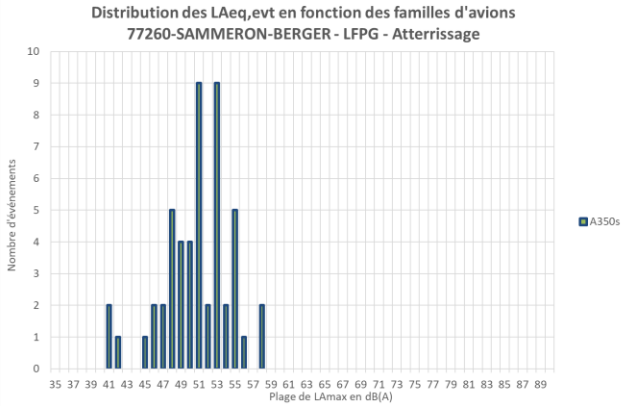


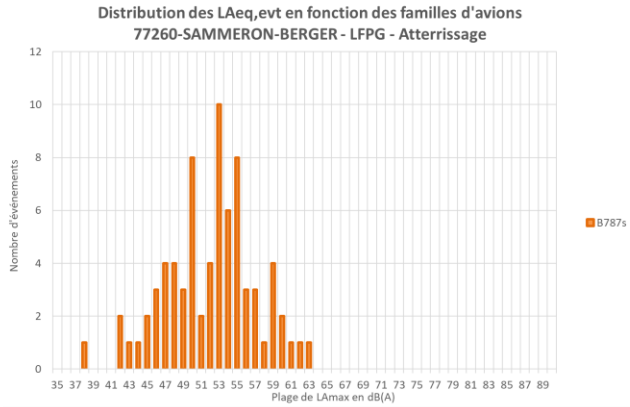


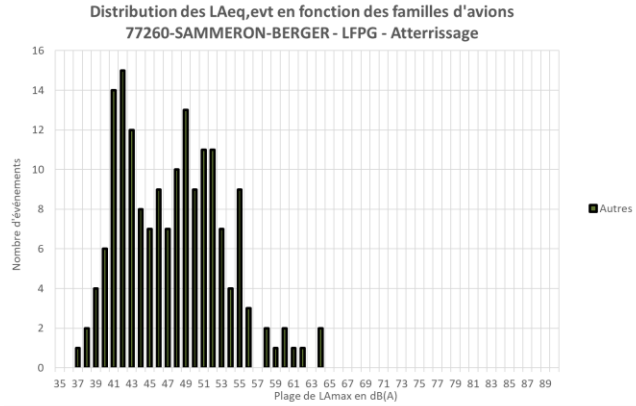












77260-SAMMERON-BERGER - Distribution des indicateurs acoustiques par familles d'avions – Pour l'ensemble des atterrissages

	LAmax,1s									SEL									LAeq,evt								
dB(A)	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	2
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	3	1	0	0	0	4
40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	9	2	0	0	0	6
41	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	7	3	0	0	0	14
42	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	1	5	4	2	0	0	15
43	1	0	0	4	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	3	0	9	4	1	0	2	12
44	0	0	1	4	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	2	0	8	9	1	1	1	8
45	0	0	1	5	1	1	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	3	1	9	7	2	2	4	7
46	3	1	1	5	5	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	1	2	11	5	3	2	2	9
47	1	4	0	6	2	0	2	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	6	2	8	15	4	7	2	7
48	10	2	0	6	7	1	0	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	2	5	8	8	4	11	6	10
49	11	4	0	7	5	0	2	3	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	7	4	11	15	3	11	9	13
50	11	1	2	9	12	4	4	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67	6	4	13	17	8	8	9	9
51	28	3	1	11	10	5	5	3	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	71	8	9	7	13	2	7	19	11
52	35	3	3	10	6	1	6	1	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	83	9	2	19	11	4	11	11	11
53	38	8	5	8	8	2	5	5	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61	7	9	17	10	10	13	10	7
54	50	5	6	11	17	3	4	6	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	50	13	2	11	18	6	6	12	4
55	48	8	5	11	11	1	8	11	10	0	0	0	2	0	0	0	0	0	43	7	5	13	17	8	5	7	9
56	75	4	5	10	14	9	12	10	15	1	0	1	1	1	1	0	0	3	27	8	1	8	10	3	9	4	3
57	52	6	3	16	8	7	13	10	9	3	0	0	4	0	0	0	0	4	29	4	0	11	8	3	2	10	0
58	60	4	5	19	11	8	9	13	9	1	1	0	7	1	0	0	0	4	19	5	2	6	7	1	0	1	2
59	53	8	6	14	19	8	3	13	7	0	1	0	4	2	0	1	0	10	14	3	0	8	5	4	0	1	1
60	53	9	2	9	20	6	5	9	5	8	2	1	8	5	1	0	2	12	6	1	0	4	1	2	0	1	2
61	30	6	1	8	9	1	8	12	2	8	5	1	10	7	3	2	4	12	4	2	0	9	5	1	1	1	1
62	34	3	2	6	8	4	5	4	2	19	2	1	4	6	2	4	1	13	3	0	0	2	0	1	0	0	1
63	22	5	1	8	9	3	2	2	1	30	0	1	13	9	2	2	6	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0
64	19	4	0	13	6	2	2	2	3	30	5	4	13	10	3	5	1	14	1	1	0	0	1	0	0	0	2
65	9	6	1	6	2	2	0	2	1	51	5	4	13	16	0	9	3	11	0	1	0	0	0	0	0	0	0
66	8	4	0	8	4	3	1	1	2	53	6	4	10	11	6	10	9	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
67	2	1	0	3	0	2	0	0	1	69	8	6	17	13	6	10	12	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
68	2	0	0	0	1	0	0	0	0	77	8	6	11	17	5	20	12	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
69	2	4	0	1	0	0	0	0	2	78	7	6	14	13	7	10	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	0	1	0	0	0	0	0	0	0	73	9	4	25	14	11	6	14	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0
71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43	12	7	15	22	6	7	12	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	1	0	0	0	0	0	0	0	0	44	14	3	7	16	2	7	10	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	5	0	15	13	7	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74	1	0	0	0	0	0	0	0	0	20	4	2	8	6	4	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	5	0	10	8	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	6	4	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	3	1	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
89	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

77260-SAMMERON-BERGER - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
B744	2	0.12%	**69.2**	69.2	**80.9**	80.9	**64.6**	64.6	1247	1247	1433	1433	66	66
C130	1	0.06%	**64.2**	64.2	**74.6**	74.6	**58.7**	58.7	1242	1242	1969	1969	39	39
A306	2	0.12%	**63.3**	63.3	**73.5**	73.5	**57.5**	57.5	1412	1412	1617	1617	64	64
E195	1	0.06%	**60.4**	60.4	**73.8**	73.8	**55.6**	55.6	1321	1321	1540	1540	59	59
C25B	1	0.06%	**60.1**	60.1	**72.0**	72.0	**55.3**	55.3	1229	1229	1348	1348	66	66
B737	17	1.01%	**60.0**	59.5	**70.2**	70.9	**54.1**	55.0	1559	1515	2139	1892	58	59
A20N	14	0.83%	**59.2**	59.9	**70.0**	70.3	**53.3**	53.6	1383	1330	1807	1655	55	57
A332	90	5.34%	**58.6**	59.5	**69.7**	70.9	**52.6**	53.4	1487	1490	2389	2062	48	45
B78X	11	0.65%	**58.2**	57.2	**69.8**	68.4	**52.0**	49.5	1421	1385	2574	2675	43	29
B789	52	3.08%	**58.2**	59.0	**70.1**	70.8	**53.3**	53.8	1410	1374	2115	1861	50	52
A321	40	2.37%	**58.1**	57.5	**69.2**	69.2	**52.8**	52.7	1469	1385	2037	1854	56	59
B733	33	1.96%	**57.9**	58.0	**69.3**	69.7	**52.3**	52.3	1429	1249	2386	2076	45	42
A310	11	0.65%	**57.9**	56.1	**69.1**	68.3	**51.7**	49.9	1641	1571	3120	3063	33	31
E75S	7	0.42%	**57.7**	57.1	**69.2**	69.3	**52.9**	52.9	1458	1230	1827	1793	60	67
E190	111	6.58%	**57.7**	58.1	**68.9**	69.1	**52.3**	52.0	1466	1426	2082	1875	53	54
A318	190	11.27%	**57.6**	57.5	**68.6**	68.8	**52.3**	52.1	1457	1409	1990	1849	53	54
A21N	19	1.13%	**57.5**	56.9	**68.6**	68.7	**52.2**	52.4	1379	1344	2005	1821	51	48
B738	42	2.49%	**57.4**	58.2	**69.2**	70.0	**52.3**	52.8	1507	1592	2203	1983	54	53
A319	200	11.86%	**57.4**	57.1	**68.7**	68.9	**52.2**	51.9	1474	1407	2150	1900	52	53
B739	1	0.06%	**57.3**	57.3	**70.0**	70.0	**53.6**	53.6	1217	1217	1370	1370	63	63
A320	197	11.68%	**57.1**	56.9	**68.3**	68.5	**51.8**	51.8	1481	1433	2145	1930	52	52
B77W	140	8.30%	**57.1**	57.9	**69.0**	69.6	**51.9**	52.2	1517	1518	2481	2176	47	49
E170	96	5.69%	**56.8**	57.0	**68.0**	68.5	**51.6**	51.6	1391	1247	1952	1760	55	56
TBM7	1	0%	**56.6**	56.6	**64.9**	64.9	**50.7**	50.7	2516	2516	3675	3675	43	43
A333	2	0.12%	**56.6**	56.6	**66.5**	66.5	**51.4**	51.4	1381	1381	3273	3273	25	25
A339	12	0.71%	**56.2**	54.5	**68.7**	67.6	**52.0**	51.0	1553	1590	2224	2117	54	48
DH8D	4	0.24%	**56.1**	56.5	**67.0**	66.9	**51.0**	50.8	1411	1394	3116	2983	28	28
A359	51	3.02%	**56.0**	56.2	**68.1**	68.4	**51.2**	51.5	1566	1535	2250	2066	51	52
B772	39	2.31%	**55.9**	56.5	**68.2**	69.2	**51.0**	51.7	1517	1508	2314	2026	50	51
MD11	2	0.12%	**55.7**	55.7	**68.1**	68.1	**48.8**	48.8	1422	1422	3009	3009	31	31
B788	12	0.71%	**55.6**	56.5	**67.5**	67.2	**50.1**	50.8	1411	1349	1982	1740	55	64
BCS1	2	0.12%	**55.5**	55.5	**67.0**	67.0	**50.9**	50.9	1310	1310	1587	1587	56	56
B77L	17	1.01%	**55.3**	54.6	**67.4**	67.1	**50.0**	49.4	1591	1527	3211	3219	35	31
B734	128	7.59%	**54.8**	54.7	**66.5**	67.0	**49.5**	49.9	1585	1540	2954	2679	40	36
A388	2	0.12%	**54.0**	54.0	**67.5**	67.5	**48.8**	48.8	1797	1797	2860	2860	41	41
B763	42	2.49%	**53.7**	54.0	**66.1**	66.4	**48.3**	48.3	1619	1547	2943	2953	40	36
AT43	14	0.83%	**52.4**	51.4	**64.3**	63.2	**46.3**	44.3	1799	1770	3993	4070	32	23

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	**Nombre de survols**	**En % du nombre total de vols**	**Moyenne**	**Médiane**	**Moyenne**	**Médiane**	**Moyenne**	**Médiane**	**Moyenne**	**Médiane**	**Moyenne**	**Médiane**	**Moyenne**	**Médiane**
AT72	31	1.84%	**52.0**	51.3	**64.0**	62.6	**46.4**	43.9	1622	1540	3519	3966	36	26
SF34	1	0.06%	**51.1**	51.1	**63.6**	63.6	**44.2**	44.2	1212	1212	4594	4594	15	15
AT75	13	0.77%	**51.1**	49.7	**64.2**	62.5	**46.2**	43.4	1889	1874	3529	3811	40	35
B752	33	1.96%	**50.9**	51.1	**63.4**	62.6	**45.9**	45.3	1713	1687	2845	2855	44	40
CRJ9	1	0.06%	**47.8**	47.8	**60.5**	60.5	**42.4**	42.4	1226	1226	2449	2449	30	30
C56X	1	0.06%	**46.1**	46.1	**61.9**	61.9	**43.1**	43.1	1232	1232	3669	3669	20	20

77260-SAMMERON-BERGER - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
B744	2	0.13%	**69.2**	69.2	**80.9**	80.9	**64.6**	64.6	1247	1247	1433	1433	66	66
C130	1	0.07%	**64.2**	64.2	**74.6**	74.6	**58.7**	58.7	1242	1242	1969	1969	39	39
A306	2	0.13%	**63.3**	63.3	**73.5**	73.5	**57.5**	57.5	1412	1412	1617	1617	64	64
AT43	1	0.07%	**61.3**	61.3	**71.2**	71.2	**55.3**	55.3	1213	1213	1987	1987	38	38
A310	6	0.39%	**60.5**	61.2	**71.5**	69.9	**54.0**	53.1	1504	1485	2690	2566	35	35
E195	1	0.07%	**60.4**	60.4	**73.8**	73.8	**55.6**	55.6	1321	1321	1540	1540	59	59
B737	16	1.05%	**60.3**	59.6	**70.6**	71.0	**54.4**	55.1	1531	1487	1960	1880	60	60
C25B	1	0.07%	**60.1**	60.1	**72.0**	72.0	**55.3**	55.3	1229	1229	1348	1348	66	66
A20N	14	0.92%	**59.2**	59.9	**70.0**	70.3	**53.3**	53.6	1383	1330	1807	1655	55	57
A332	85	5.60%	**58.9**	59.5	**70.0**	70.9	**53.0**	53.5	1473	1480	2293	2031	50	48
A321	38	2.50%	**58.4**	58.4	**69.4**	69.6	**53.1**	52.8	1446	1349	1966	1808	57	60
B738	39	2.57%	**58.4**	58.9	**69.9**	70.6	**53.2**	53.1	1483	1491	2048	1917	56	57
B78X	11	0.72%	**58.2**	57.2	**69.8**	68.4	**52.0**	49.5	1421	1385	2574	2675	43	29
B733	32	2.11%	**58.2**	58.3	**69.6**	69.9	**52.6**	52.8	1426	1242	2340	2038	46	44
B789	52	3.42%	**58.2**	59.0	**70.1**	70.8	**53.3**	53.8	1410	1374	2115	1861	50	52
E75S	7	0.46%	**57.7**	57.1	**69.2**	69.3	**52.9**	52.9	1458	1230	1827	1793	60	67
E190	109	7.18%	**57.7**	58.1	**68.9**	69.1	**52.3**	52.0	1463	1415	2075	1859	53	54
A318	188	12.38%	**57.6**	57.5	**68.7**	68.8	**52.3**	52.1	1452	1408	1973	1843	54	54
A319	194	12.77%	**57.5**	57.2	**68.8**	68.9	**52.2**	52.0	1468	1398	2117	1884	52	54
A21N	18	1.18%	**57.4**	56.7	**68.6**	68.5	**52.1**	52.3	1366	1323	2020	1885	50	48
B77W	132	8.69%	**57.3**	58.6	**69.2**	69.7	**52.2**	52.6	1496	1469	2430	2068	48	50
B739	1	0.07%	**57.3**	57.3	**70.0**	70.0	**53.6**	53.6	1217	1217	1370	1370	63	63
A320	190	12.51%	**57.2**	56.9	**68.3**	68.7	**51.9**	51.9	1475	1419	2134	1920	52	52
E170	93	6.12%	**56.8**	57.0	**68.0**	68.5	**51.7**	51.6	1382	1234	1946	1764	55	56
A333	2	0.13%	**56.6**	56.6	**66.5**	66.5	**51.4**	51.4	1381	1381	3273	3273	25	25
A359	46	3.03%	**56.5**	56.3	**68.4**	68.6	**51.7**	51.8	1553	1535	2157	1930	53	53
A339	12	0.79%	**56.2**	54.5	**68.7**	67.6	**52.0**	51.0	1553	1590	2224	2117	54	48
B772	35	2.30%	**56.2**	56.5	**68.4**	69.6	**51.2**	51.7	1500	1482	2262	2024	51	51
DH8D	4	0.26%	**56.1**	56.5	**67.0**	66.9	**51.0**	50.8	1411	1394	3116	2983	28	28
B77L	9	0.59%	**55.7**	54.6	**67.8**	67.7	**50.5**	48.2	1398	1390	2690	2515	41	37
B788	12	0.79%	**55.6**	56.5	**67.5**	67.2	**50.1**	50.8	1411	1349	1982	1740	55	64
BCS1	2	0.13%	**55.5**	55.5	**67.0**	67.0	**50.9**	50.9	1310	1310	1587	1587	56	56
B734	111	7.31%	**55.4**	55.9	**67.0**	67.2	**50.0**	50.1	1516	1484	2881	2639	40	36
B763	24	1.58%	**54.7**	54.9	**67.2**	67.3	**49.4**	48.7	1494	1455	2831	2797	39	34

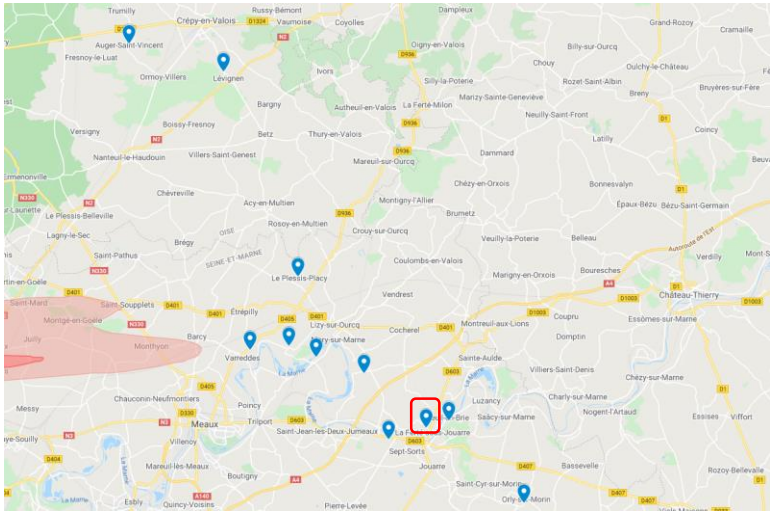
			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A388	2	0.13%	**54.0**	54.0	**67.5**	67.5	**48.8**	48.8	1797	1797	2860	2860	41	41
AT72	13	0.86%	**52.6**	53.2	**64.4**	64.2	**47.1**	46.8	1415	1273	3250	3180	35	23
AT75	2	0.13%	**51.8**	51.8	**64.6**	64.6	**46.7**	46.7	1280	1280	3002	3002	29	29
B752	9	0.59%	**51.3**	51.3	**63.3**	63.0	**46.2**	46.4	1481	1471	2604	2124	42	50
SF34	1	0.07%	**51.1**	51.1	**63.6**	63.6	**44.2**	44.2	1212	1212	4594	4594	15	15
CRJ9	1	0.07%	**47.8**	47.8	**60.5**	60.5	**42.4**	42.4	1226	1226	2449	2449	30	30
C56X	1	0.07%	**46.1**	46.1	**61.9**	61.9	**43.1**	43.1	1232	1232	3669	3669	20	20

FICHE DE RÉSULTATS – 77260-FERTE-LIZY

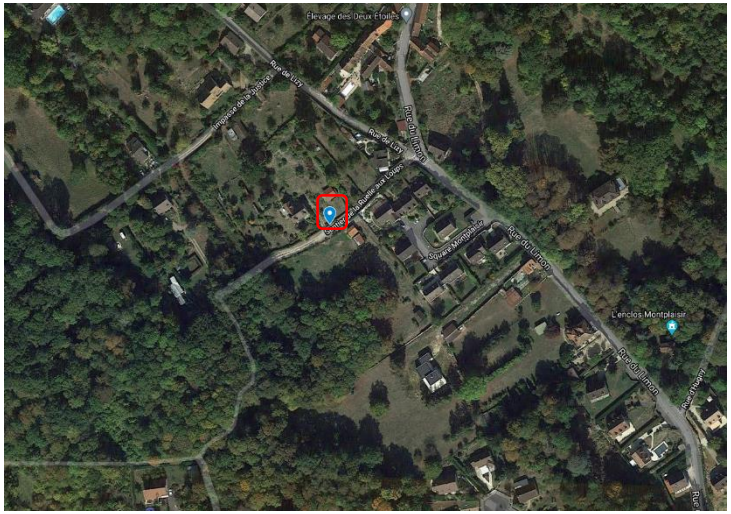
2 Rue de Lizy – 77260-LA-FERTE-SOUS-JOUARRE

Latitude/Longitude : **48.9538, 3.12275**
Altitude du point de mesure : 124 m

Localisation du site







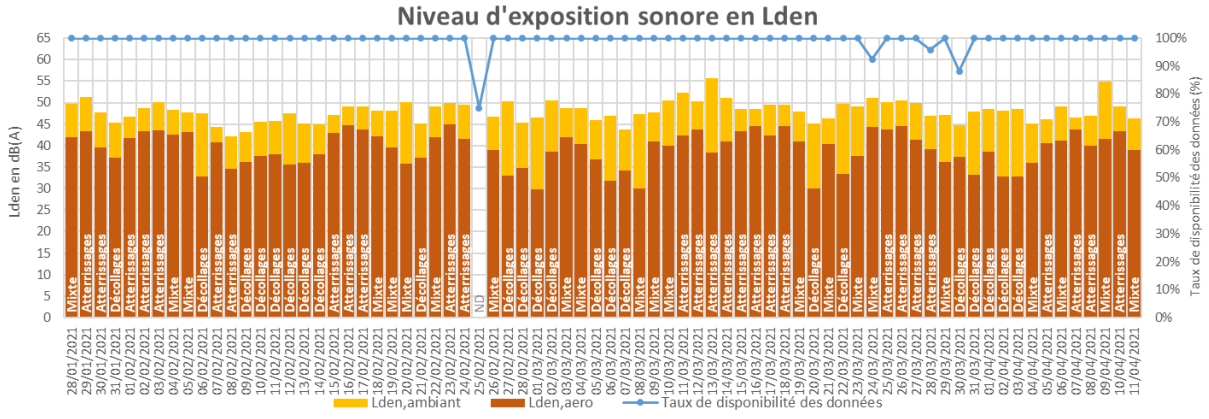
77260-FERTE-LIZY - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

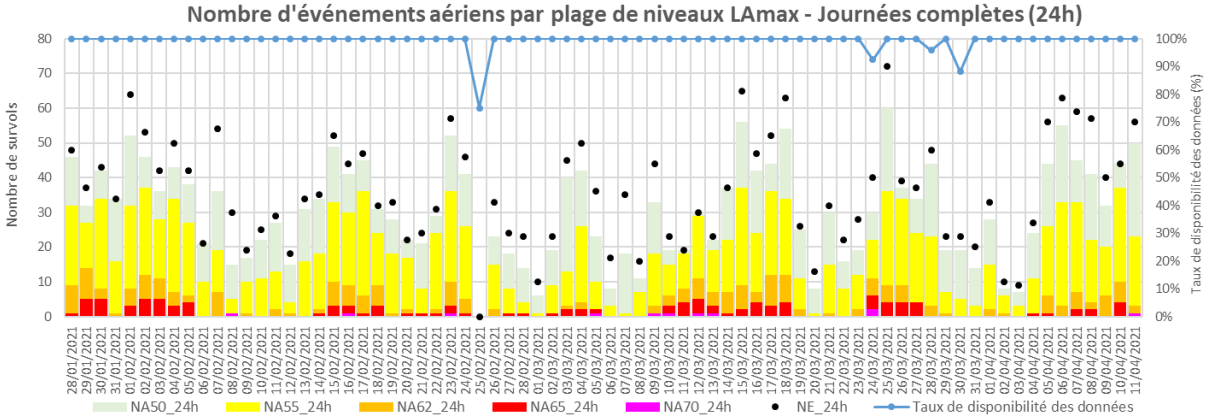
Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	551	34%	**56.6**	56.8	**67.5**	67.9	**51.3**	51.3	1513	1448	2343	2075	50	48
A330s	95	6%	**57.6**	58.2	**68.5**	69.1	**51.7**	51.9	1562	1562	2569	2407	46	43
A350s	61	4%	**56.1**	56.0	**67.9**	67.8	**50.7**	50.3	1560	1556	2388	2076	50	48
B737s	218	13%	**56.1**	56.7	**67.3**	67.7	**50.5**	50.7	1589	1528	2673	2356	46	44
B777s	234	14%	**56.0**	55.8	**67.5**	67.4	**50.6**	50.2	1584	1533	2590	2464	46	42
B787s	79	5%	**57.0**	56.8	**68.2**	67.9	**51.5**	51.0	1470	1354	2338	2212	47	45
E170	84	5%	**56.0**	55.5	**66.9**	67.0	**50.8**	50.9	1479	1408	2132	1872	52	51
E190s	85	5%	**56.8**	57.7	**68.0**	68.8	**51.4**	52.7	1461	1419	2225	2015	49	47
Autres	229	14%	**55.2**	55.7	**66.6**	67.0	**49.6**	50.4	1701	1631	2702	2532	47	45

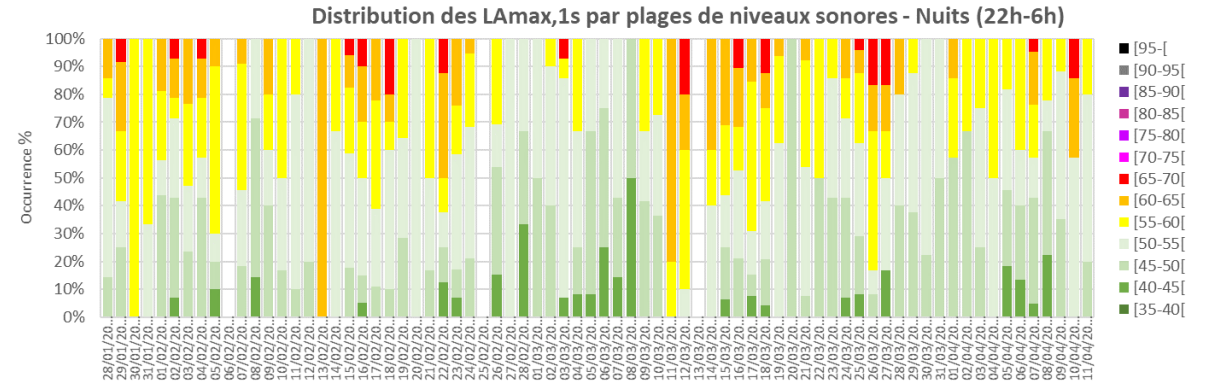
Indi77260-FERTE-LIZY - cateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	502	37%	**56.7**	56.9	**67.6**	68.0	**51.4**	51.4	1473	1419	2323	2045	49	48
A330s	76	6%	**57.7**	57.8	**68.6**	69.1	**51.8**	51.8	1504	1515	2544	2407	45	40
A350s	56	4%	**56.0**	55.8	**67.8**	67.5	**50.5**	50.2	1544	1555	2385	2078	50	46
B737s	192	14%	**56.3**	56.6	**67.4**	67.7	**50.6**	50.8	1520	1478	2654	2348	44	40
B777s	191	14%	**55.8**	55.1	**67.3**	66.9	**50.5**	49.9	1522	1484	2591	2478	45	40
B787s	75	6%	**57.0**	56.8	**68.2**	68.1	**51.6**	51.2	1446	1351	2336	2208	47	44
E170	80	6%	**56.1**	55.6	**67.0**	67.0	**51.0**	51.1	1443	1369	2091	1857	52	51
E190s	82	6%	**56.8**	57.8	**68.0**	68.9	**51.4**	52.7	1452	1404	2224	2006	48	47
Autres	89	7%	**56.4**	57.3	**67.6**	68.7	**50.9**	51.6	1433	1351	2432	2146	46	43

77260-FERTE-LIZY - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Journées complètes (24h)

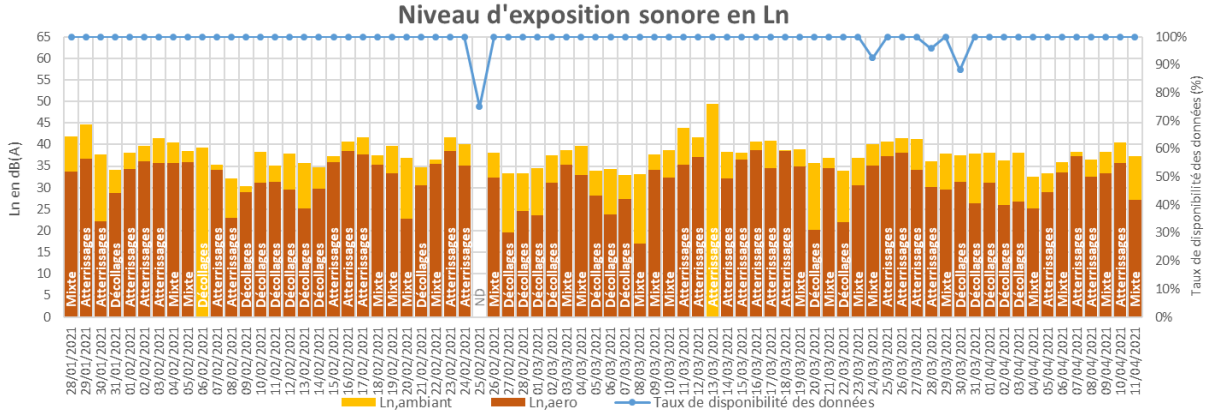


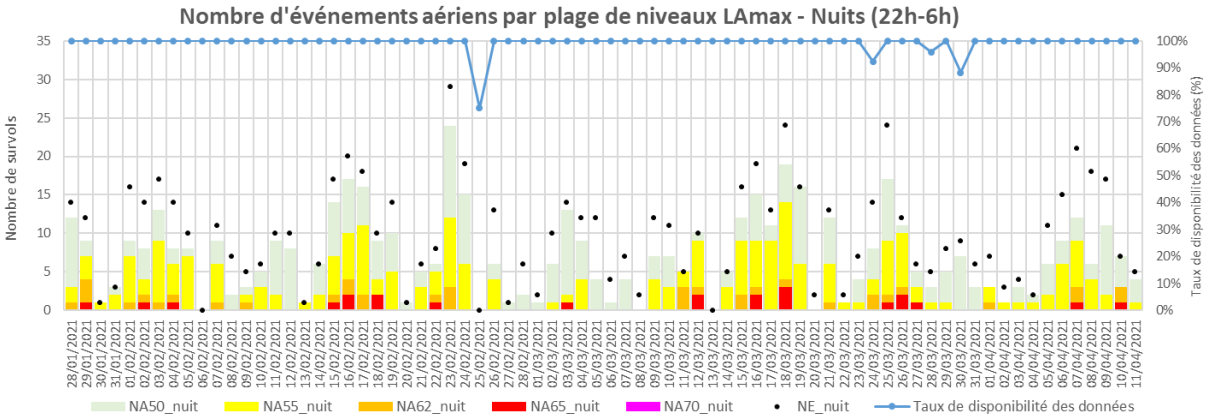


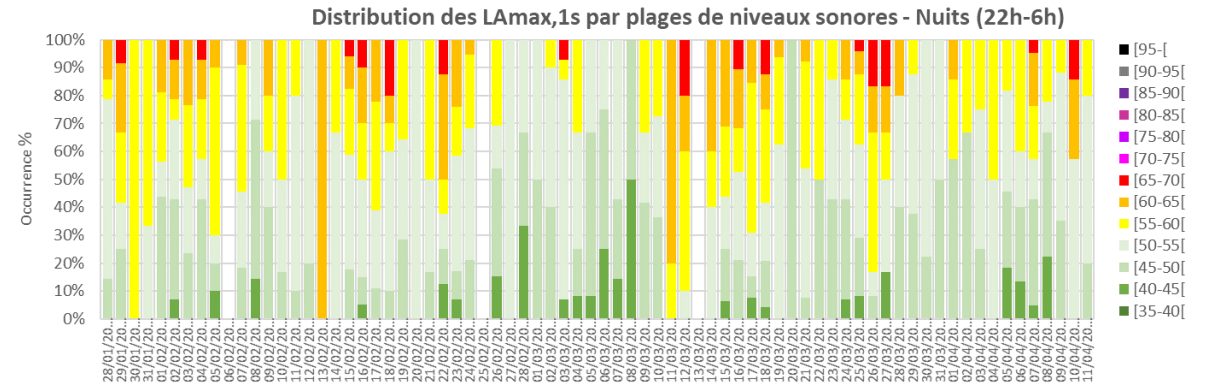


		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
% données disponibles	Journée complète (24h)	99.3%	99.5%	99.9%
LAeq ambiant	Lden	48.8	47.1	49.6
	Journée (6h-18h)	48.6	47.6	48.3
	Soirée (18h-22h)	43.3	42.1	44.0
	Nuit (22h-6h)	39.2	36.0	41.1
LAeq aérien	Lden	**40.7**	**35.7**	**42.7**
	Journée (6h-18h)	36.7	32.7	38.1
	Soirée (18h-22h)	35.6	30.9	37.6
	Nuit (22h-6h)	33.6	28.1	35.7
% de bruit aérien	Lden	16%	7%	21%
	Journée (6h-18h)	6%	3%	9%
	Soirée (18h-22h)	17%	7%	23%
	Nuit (22h-6h)	27%	16%	29%

77260-FERTE-LIZY - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Nuits (22h-6h)

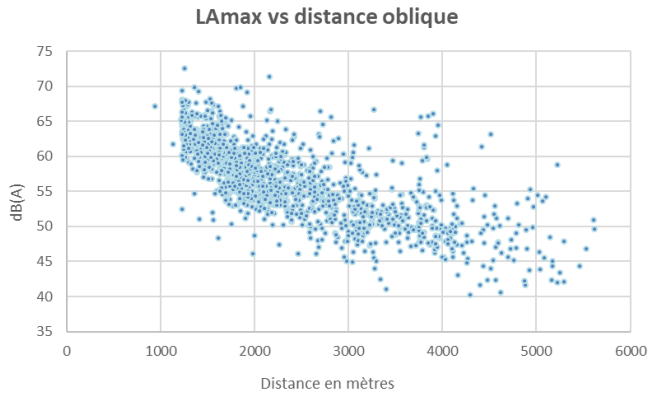


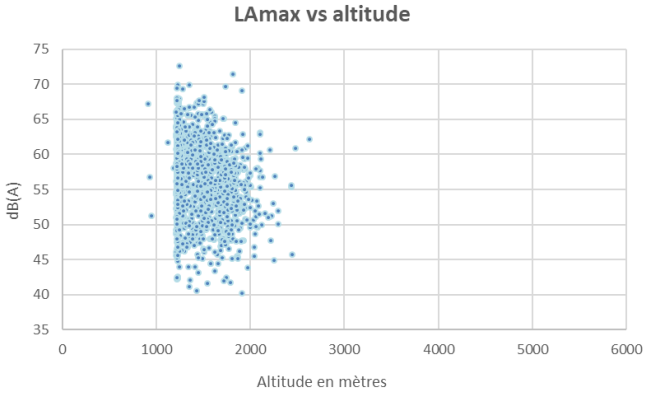


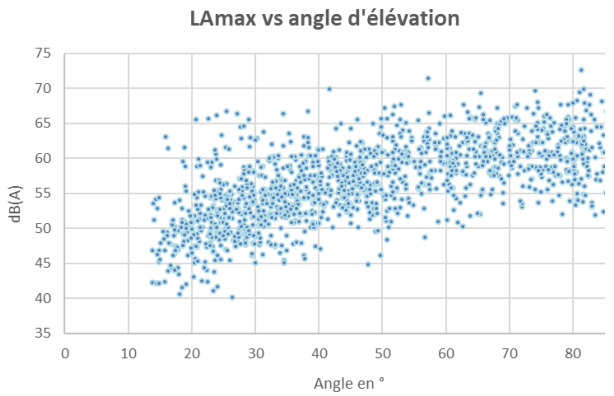


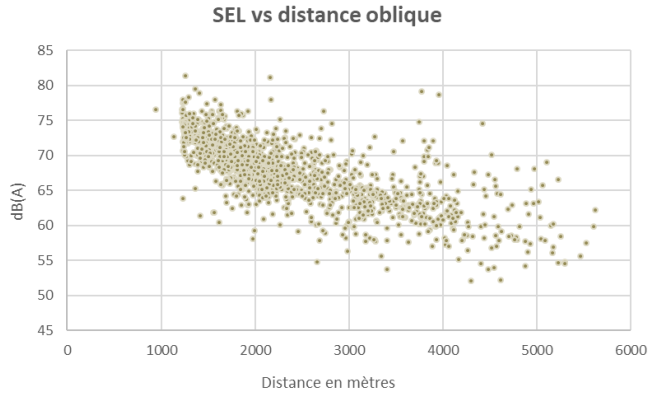
		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
Nombre moyen de survols	Journée complète (24h)	**36**	**23**	**47**
	Journée (6h-18h)	19	13	24
	Soirée (18h-22h)	8	5	10
	Nuit (22h-6h)	10	5	13
NA50	Journée complète (24h)	31	19	41
	Journée (6h-18h)	18	12	22
	Soirée (18h-22h)	7	3	8
	Nuit (22h-6h)	8	3	10
NA55	Journée complète (24h)	20	8	28
	Journée (6h-18h)	13	6	17
	Soirée (18h-22h)	4	1	5
	Nuit (22h-6h)	4	1	6
NA62	Journée complète (24h)	5	1	8
	Journée (6h-18h)	4	0	5
	Soirée (18h-22h)	2	0	2
	Nuit (22h-6h)	2	0	2
NA65	Journée complète (24h)	2	0	3
	Journée (6h-18h)	2	0	2
	Soirée (18h-22h)	1	0	0
	Nuit (22h-6h)	1	0	1
NA70	Journée complète (24h)	1	0	0
	Journée (6h-18h)	1	0	0
	Soirée (18h-22h)	1	0	0
	Nuit (22h-6h)	1	0	0

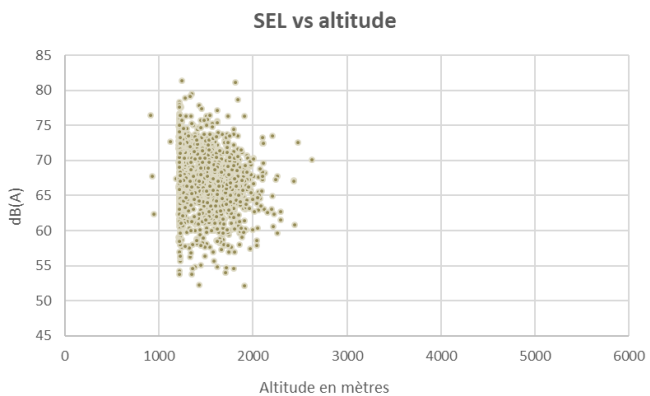
77260-FERTE-LIZY - Indicateurs événementiels en fonction des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

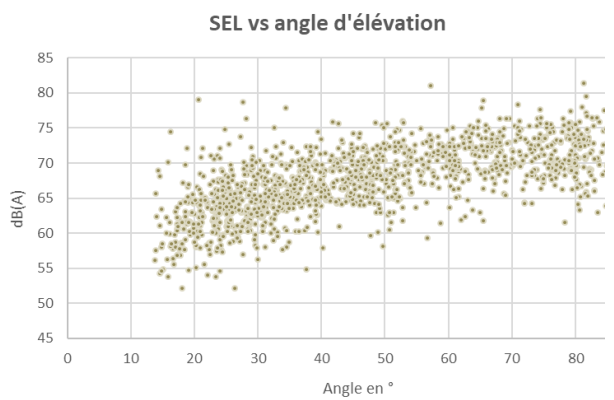


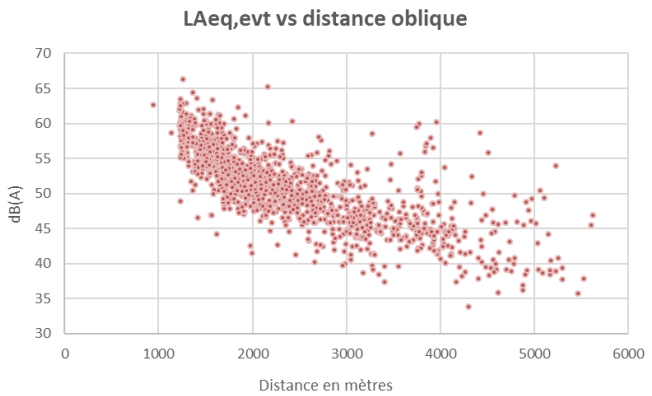


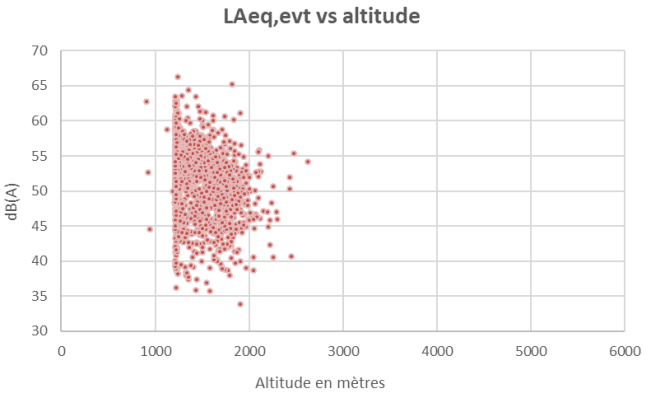


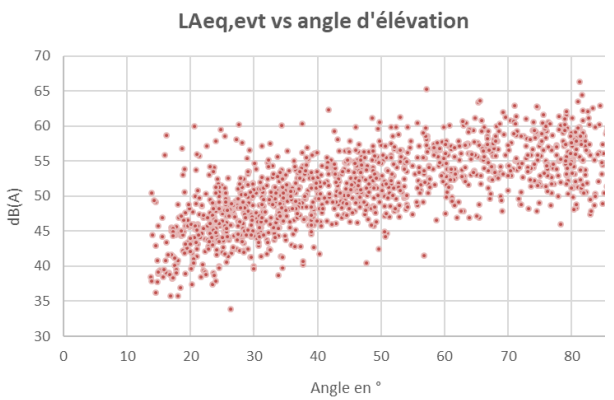




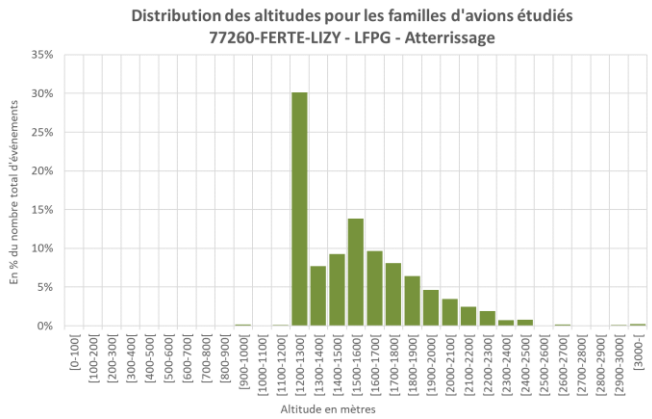


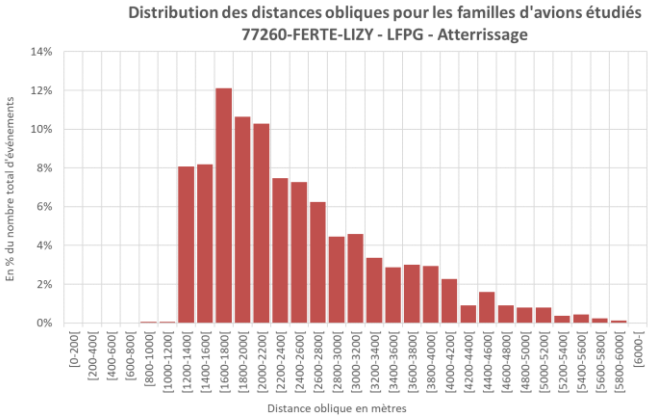


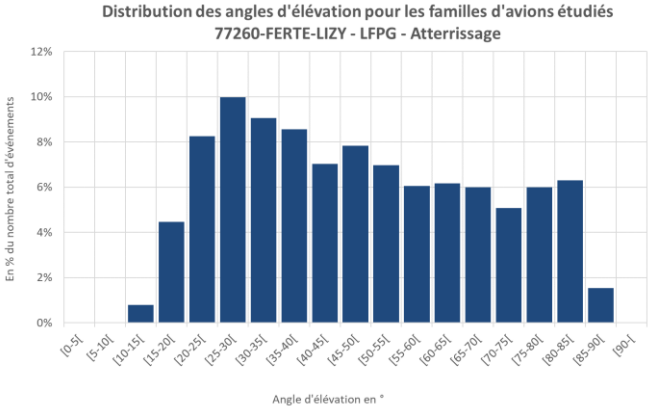




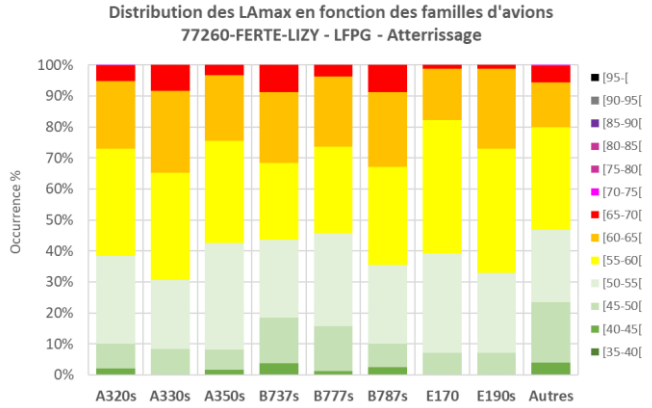
77260-FERTE-LIZY - Distribution des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

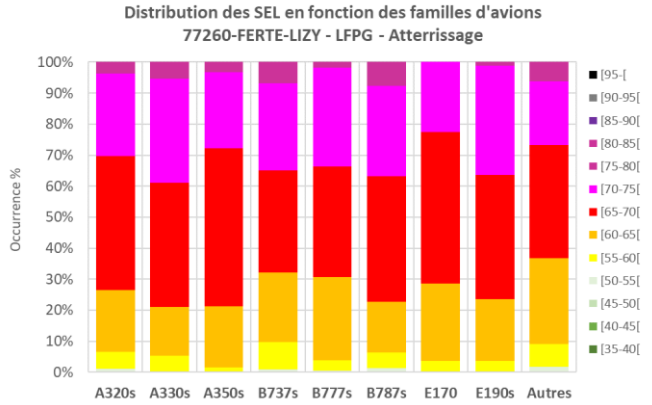


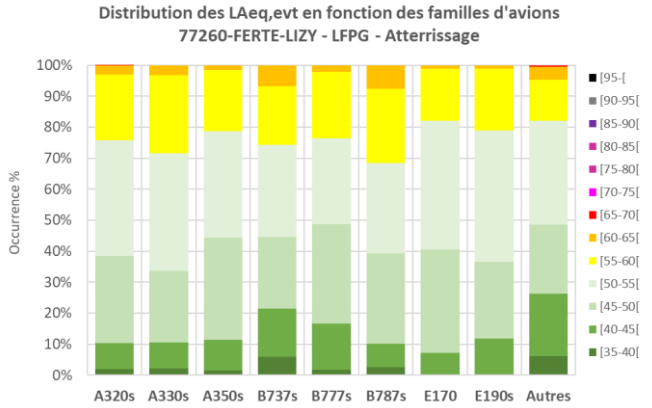




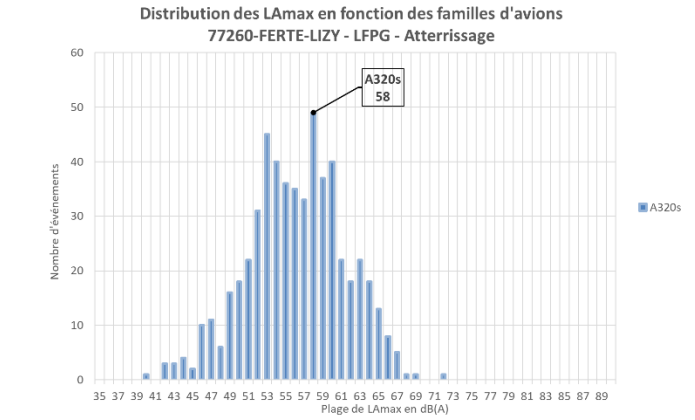
77260-FERTE-LIZY - Distribution des indicateurs événementiels – Pour l'ensemble des atterrissages

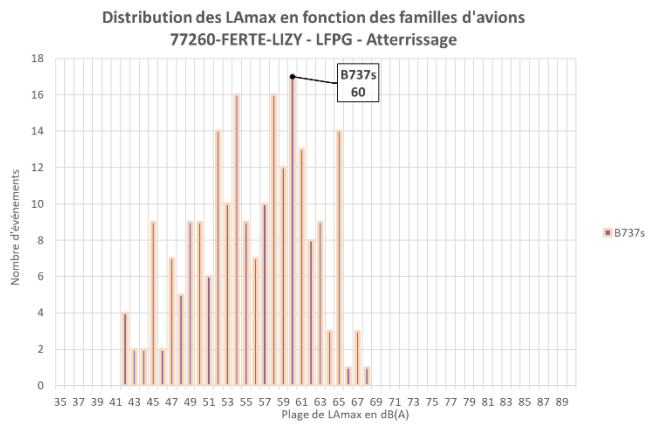


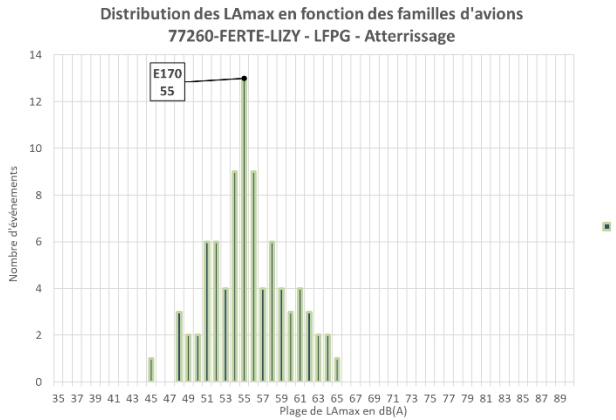


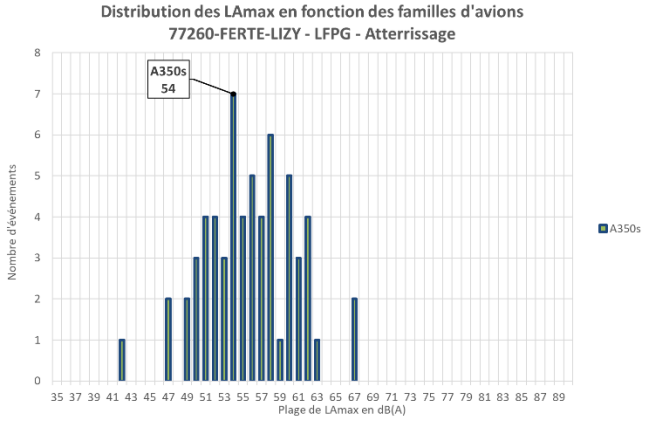


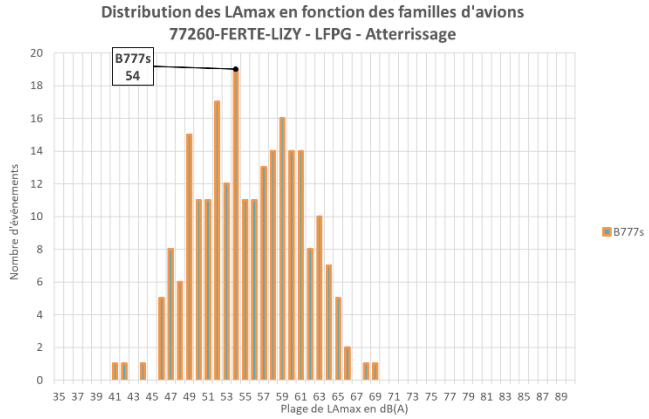
77260-FERTE-LIZY - Distribution des LAMAX,1s – Pour l'ensemble des atterrissages

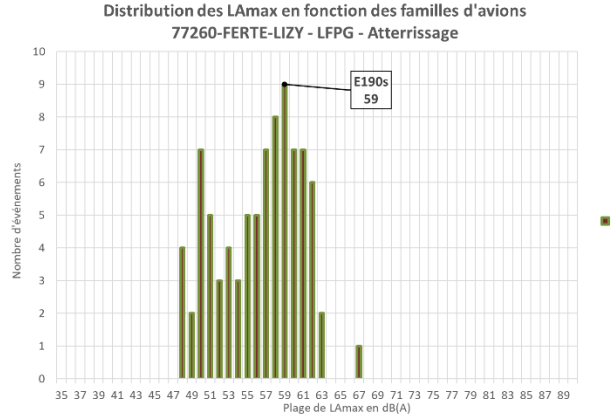


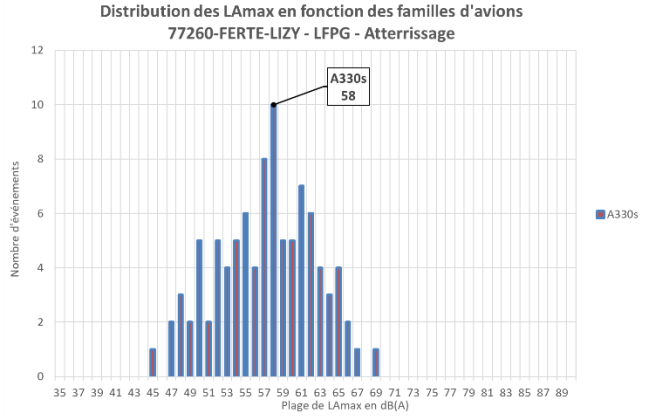


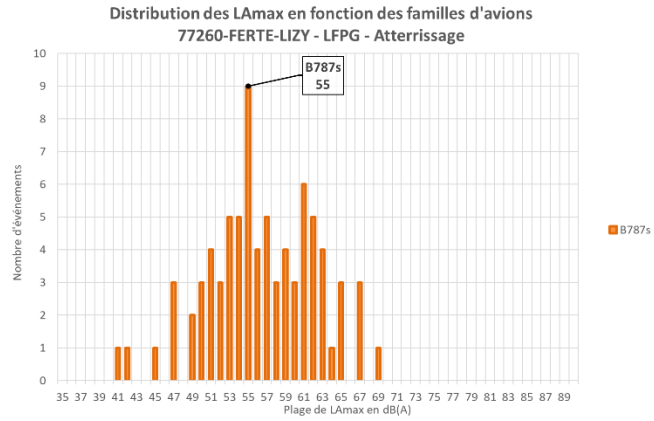


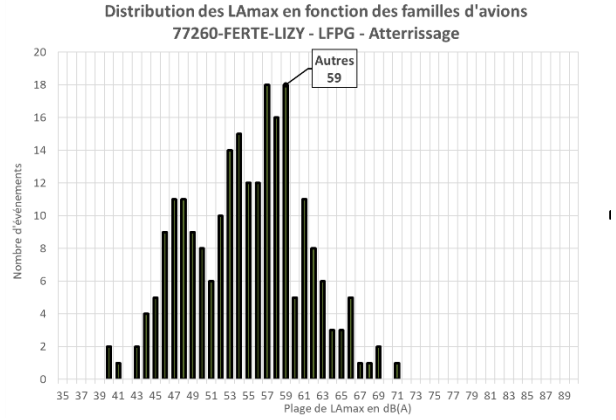




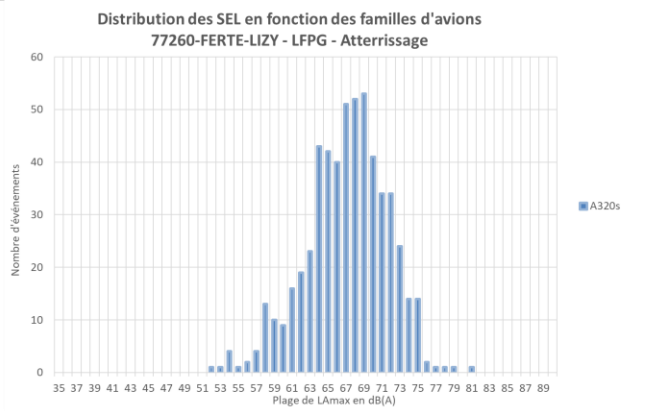


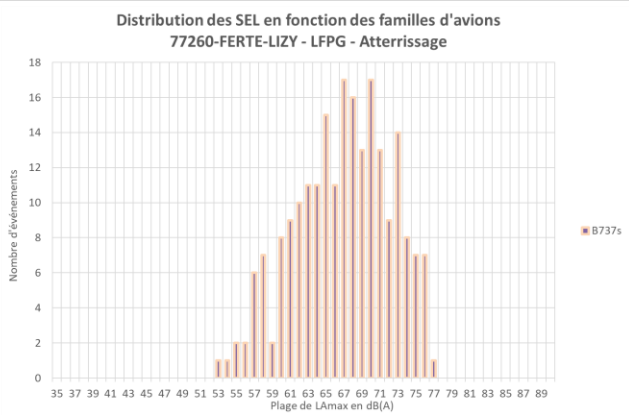


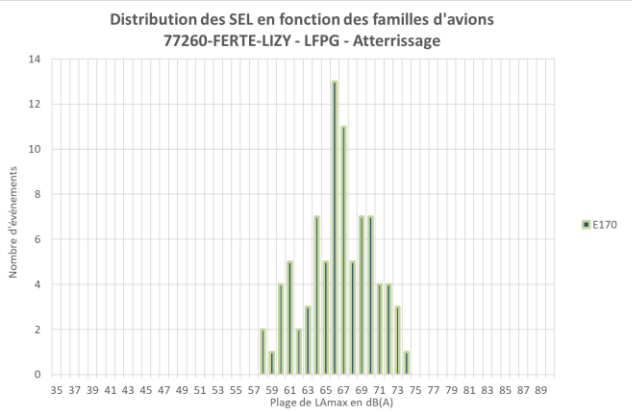


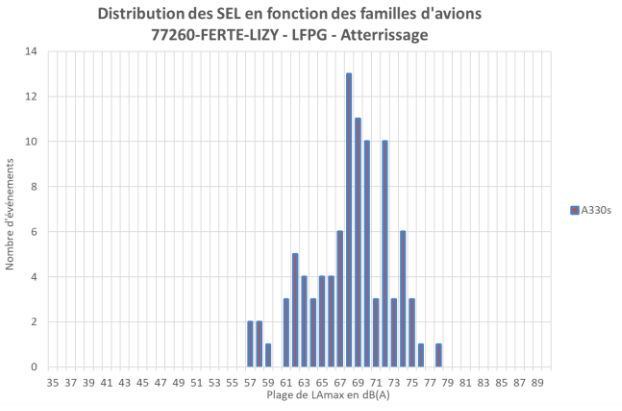


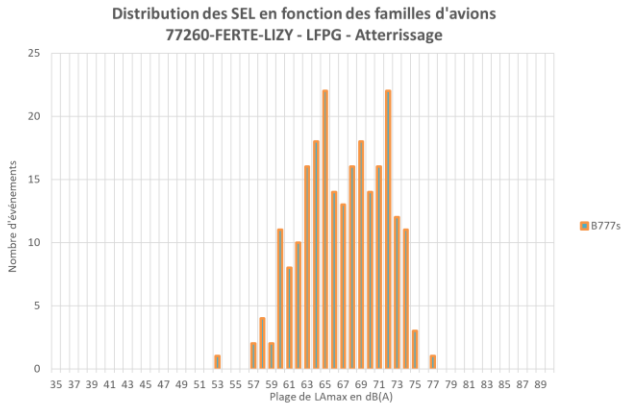
77260-FERTE-LIZY - Distribution des SEL – Pour l'ensemble des atterrissages

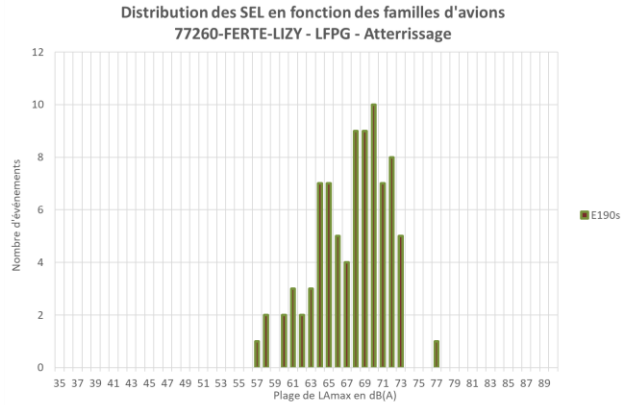


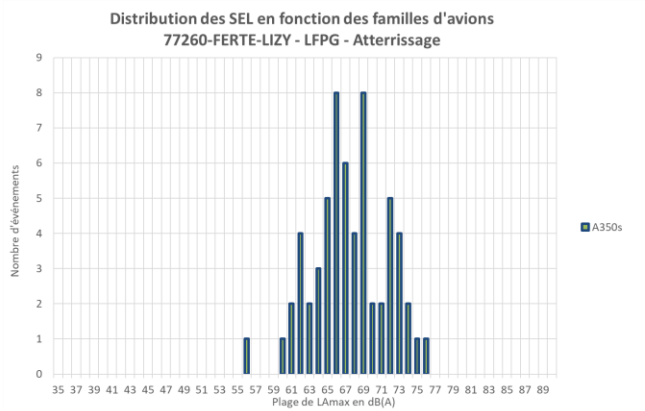


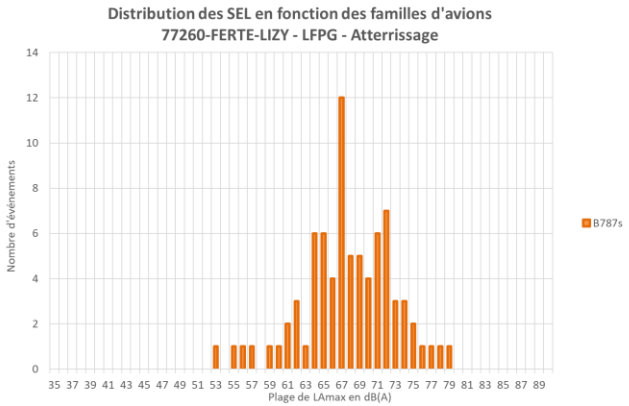


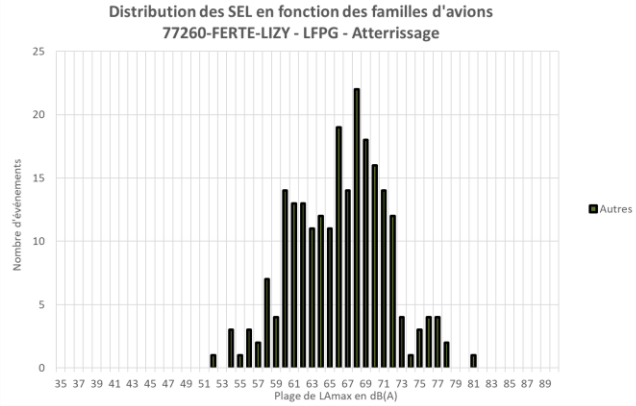




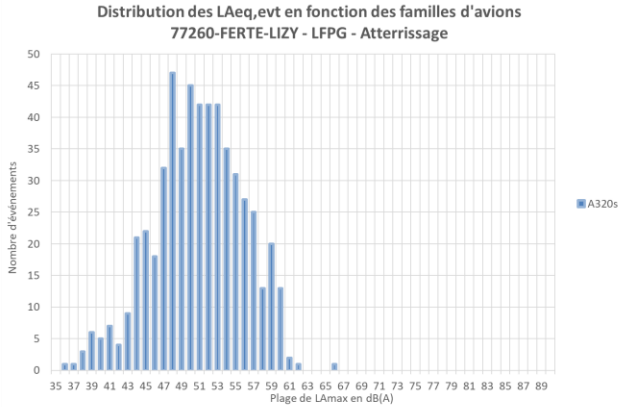


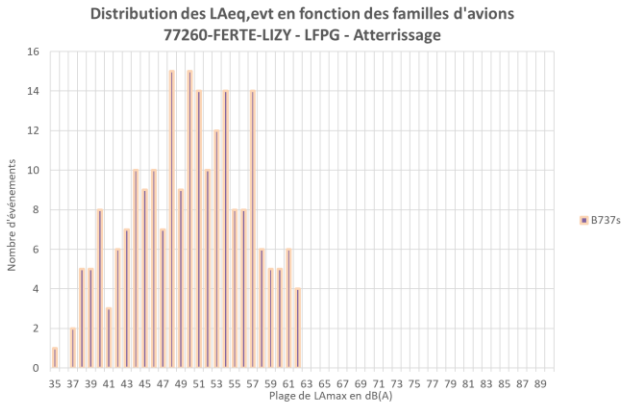


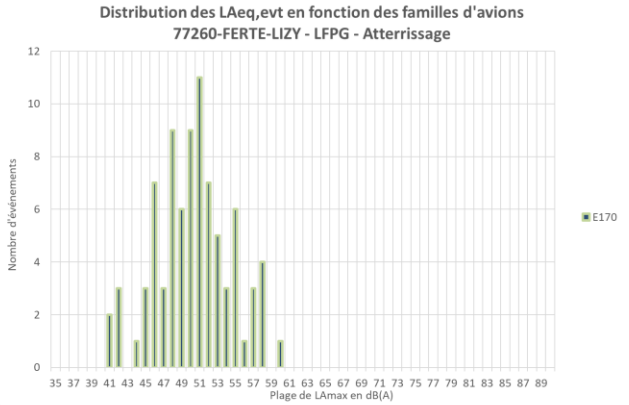


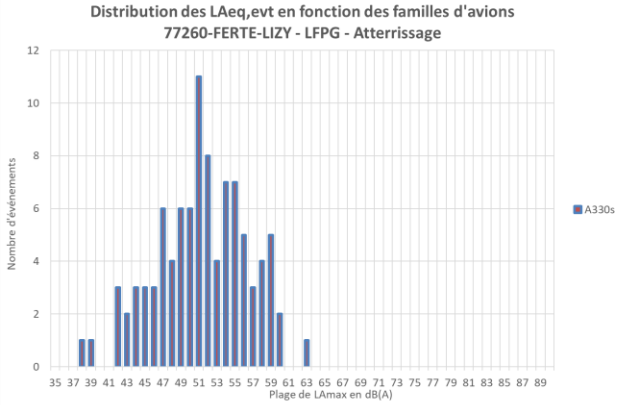


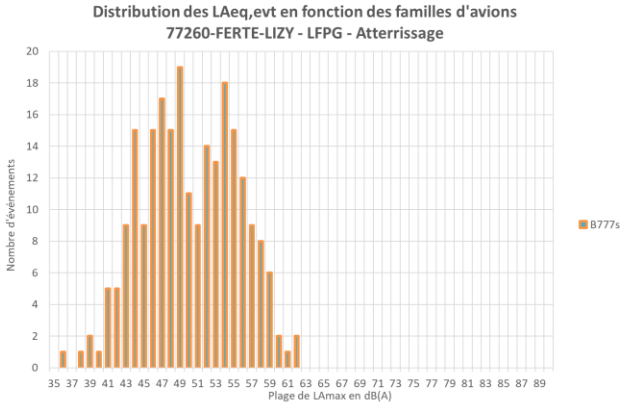
77260-FERTE-LIZY - Distribution des LAeq,evt – Pour l'ensemble des atterrissages

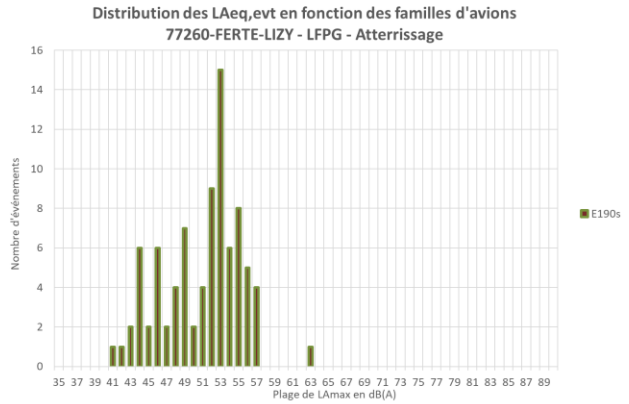


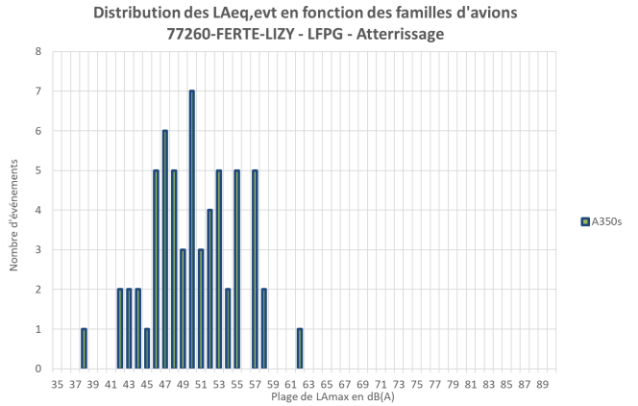


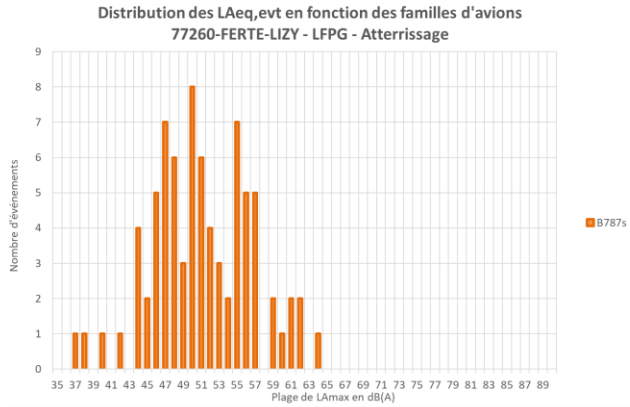


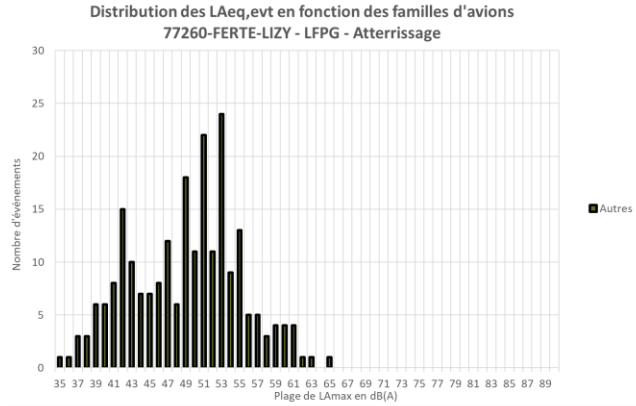












77260-FERTE-LIZY - Distribution des indicateurs acoustiques par familles d'avions – Pour l'ensemble des atterrissages

	LAmax,1s									SEL									LAeq,evt								
dB(A)	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	1	0	0	3
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1	5	1	1	0	0	3
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	5	2	0	0	0	6
40	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	8	1	1	0	0	6
41	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	3	5	0	2	1	8
42	3	0	1	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3	2	6	5	1	3	1	15
43	3	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	2	2	7	9	0	0	2	10
44	4	0	0	2	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	3	2	10	15	4	1	6	7
45	2	1	0	9	0	1	1	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	3	1	9	9	2	3	2	7
46	10	0	0	2	5	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	3	5	10	15	5	7	6	8
47	11	2	2	7	8	3	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	6	6	7	17	7	3	2	12
48	6	3	0	5	6	0	3	4	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	4	5	15	15	6	9	4	6
49	16	2	2	9	15	2	2	2	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	6	3	9	19	3	6	7	18
50	18	5	3	9	11	3	2	7	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	6	7	15	11	8	9	2	11
51	22	2	4	6	11	4	6	5	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	11	3	14	9	6	11	4	22
52	31	5	4	14	17	3	6	3	10	1	0	0	0	0	0	0	0	1	42	8	4	10	14	4	7	9	11
53	45	4	3	10	12	5	4	4	14	1	0	0	1	1	1	0	0	0	42	4	5	12	13	3	5	15	24
54	40	5	7	16	19	5	9	3	15	4	0	0	1	0	0	0	0	3	35	7	2	14	18	2	3	6	9
55	36	6	4	9	11	9	13	5	12	1	0	0	2	0	1	0	0	1	31	7	5	8	15	7	6	8	13
56	35	4	5	7	11	4	9	5	12	2	0	1	2	0	1	0	0	3	27	5	0	8	12	5	1	5	5
57	33	8	4	10	13	5	4	7	18	4	2	0	6	2	1	0	1	2	25	3	5	14	9	5	3	4	5
58	49	10	6	16	14	3	6	8	16	13	2	0	7	4	0	2	2	7	13	4	2	6	8	0	4	0	3
59	37	5	1	12	16	4	4	9	18	10	1	0	2	2	1	1	0	4	20	5	0	5	6	2	0	0	4
60	40	5	5	17	14	3	3	7	5	9	0	1	8	11	1	4	2	14	13	2	0	5	2	1	1	0	4
61	22	7	3	13	14	6	4	7	11	16	3	2	9	8	2	5	3	13	2	0	0	6	1	2	0	0	4
62	18	6	4	8	8	5	3	6	8	19	5	4	10	10	3	2	2	13	1	0	1	4	2	2	0	0	1
63	22	4	1	9	10	4	2	2	6	23	4	2	11	16	1	3	3	11	0	1	0	0	0	0	0	1	1
64	18	3	0	3	7	1	2	0	3	43	3	3	11	18	6	7	7	12	0	0	0	0	0	1	0	0	0
65	13	4	0	14	5	3	1	0	3	42	4	5	15	22	6	5	7	11	0	0	0	0	0	0	0	0	1
66	8	2	0	1	2	0	0	0	5	40	4	8	11	14	4	13	5	19	1	0	0	0	0	0	0	0	0
67	5	1	2	3	0	3	0	1	1	51	6	6	17	13	12	11	4	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
68	1	0	0	1	1	0	0	0	1	52	13	4	16	16	5	5	9	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0
69	1	1	0	0	1	1	0	0	2	53	11	8	13	18	5	7	9	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	10	2	17	14	4	7	10	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
71	0	0	0	0	0	0	0	0	1	34	3	2	13	16	6	4	7	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	1	0	0	0	0	0	0	0	0	34	10	5	9	22	7	4	8	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	3	4	14	12	3	3	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	6	2	8	11	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	3	1	7	3	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	7	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
89	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

77260-FERTE-LIZY - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
C130	1	0.06%	**66.4**	66.4	**73.8**	73.8	**58.1**	58.1	1235	1235	2700	2700	27	27
A310	12	0.73%	**63.1**	63.9	**72.9**	74.3	**56.6**	58.1	1819	1790	2446	2074	60	61
B744	2	0.12%	**62.4**	62.4	**73.6**	73.6	**56.7**	56.7	1279	1279	2456	2456	32	32
A388	3	0.18%	**62.0**	62.9	**72.7**	73.3	**55.3**	55.6	1634	1576	1897	2030	62	53
C25B	1	0.06%	**61.7**	61.7	**71.0**	71.0	**53.5**	53.5	1226	1226	2516	2516	29	29
B78X	13	0.79%	**61.6**	62.8	**72.1**	71.5	**55.8**	55.8	1411	1374	2034	1730	58	71
MD11	5	0.31%	**61.2**	61.2	**72.3**	72.9	**55.3**	55.8	1708	1667	2066	2177	59	56
C510	1	0.06%	**60.4**	60.4	**70.3**	70.3	**54.7**	54.7	1230	1230	1417	1417	60	60
A333	3	0.18%	**60.3**	61.3	**70.2**	70.1	**54.8**	54.3	1368	1227	1757	1634	52	49
CL60	1	0.06%	**59.8**	59.8	**69.2**	69.2	**55.2**	55.2	1252	1252	1280	1280	78	78
DH8D	6	0.37%	**59.8**	60.9	**70.8**	71.3	**54.0**	55.1	1392	1341	1933	1677	53	58
TBM7	1	0%	**59.3**	59.3	**71.1**	71.1	**51.7**	51.7	2324	2324	2972	2972	51	51
C56X	1	0.06%	**59.1**	59.1	**69.3**	69.3	**53.6**	53.6	1232	1232	1473	1473	57	57
A20N	15	0.92%	**58.2**	58.5	**68.9**	69.3	**52.4**	52.9	1396	1333	2047	1822	51	54
E75S	6	0.37%	**58.1**	60.4	**68.7**	71.5	**53.3**	55.4	1272	1222	1946	1645	50	55
B737	14	0.86%	**58.0**	57.2	**68.2**	67.9	**51.0**	50.4	1551	1474	2284	2318	47	44
A321	22	1.34%	**57.9**	58.9	**68.8**	69.5	**52.3**	52.8	1518	1442	2320	2042	56	62
B738	57	3.48%	**57.7**	58.8	**68.7**	68.8	**52.1**	52.7	1583	1625	2311	2133	53	54
A332	83	5.07%	**57.7**	57.8	**68.5**	68.9	**51.8**	51.7	1572	1562	2626	2409	45	39
FA7X	1	0%	**57.4**	57.4	**71.8**	71.8	**54.1**	54.1	1793	1793	2064	2064	60	60
B77L	35	2.14%	**57.3**	58.4	**68.9**	69.8	**51.7**	51.1	1764	1839	2665	2437	51	57
B789	51	3.12%	**56.9**	56.8	**68.1**	67.6	**51.5**	50.4	1484	1351	2371	2295	46	45
E190	84	5.13%	**56.9**	57.8	**68.0**	68.9	**51.4**	52.7	1462	1425	2210	2006	49	48
A318	141	8.62%	**56.8**	56.8	**67.5**	67.7	**51.3**	51.5	1513	1427	2339	2090	50	49
AT43	15	0.92%	**56.7**	58.2	**67.9**	68.8	**51.1**	53.1	1822	1791	2763	2632	48	48
A320	185	11.31%	**56.6**	56.7	**67.5**	67.9	**51.3**	51.2	1547	1517	2346	2050	51	49
A319	161	9.84%	**56.4**	56.8	**67.4**	68.0	**51.2**	51.3	1500	1441	2401	2140	48	47
SF34	1	0.06%	**56.4**	56.4	**66.2**	66.2	**50.4**	50.4	1276	1276	2970	2970	25	25
A339	9	0.55%	**56.2**	58.3	**67.6**	69.3	**50.7**	51.7	1533	1571	2318	2410	50	46
A359	61	3.73%	**56.1**	56.0	**67.9**	67.8	**50.7**	50.3	1560	1556	2388	2076	50	48
E170	84	5.13%	**56.0**	55.5	**66.9**	67.0	**50.8**	50.9	1479	1408	2132	1872	52	51
B733	38	2.32%	**55.9**	56.1	**67.0**	67.5	**50.5**	50.6	1489	1266	2838	2312	41	34
PC12	1	0.06%	**55.9**	55.9	**66.8**	66.8	**50.3**	50.3	1440	1440	2661	2661	33	33
B77W	155	9.47%	**55.8**	55.2	**67.3**	67.1	**50.4**	49.9	1547	1523	2581	2414	45	40

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A21N	27	1.65%	**55.7**	54.7	**67.1**	67.6	**50.5**	51.5	1421	1423	2167	1854	50	48
B772	44	2.69%	**55.5**	55.3	**67.1**	67.3	**50.3**	50.2	1569	1499	2561	2613	47	46
B753	1	0%	**55.3**	55.3	**67.4**	67.4	**49.0**	49.0	2200	2200	2537	2537	60	60
B734	107	6.54%	**55.2**	55.0	**66.7**	67.0	**49.6**	50.1	1632	1600	2854	2583	43	40
B763	52	3.18%	**54.7**	55.0	**66.3**	66.8	**49.1**	49.9	1747	1639	2849	2508	46	42
BCS1	4	0.24%	**54.5**	54.5	**66.5**	66.2	**49.4**	49.8	1439	1432	2332	2035	49	52
CRJ9	2	0.12%	**54.4**	54.4	**66.8**	66.8	**50.3**	50.3	1245	1245	3138	3138	47	47
AT75	20	1.22%	**54.1**	54.3	**65.7**	66.1	**48.3**	48.5	1745	1725	2979	2843	43	37
AT72	42	2.57%	**53.8**	54.7	**65.4**	66.2	**47.8**	48.9	1657	1548	2896	2792	40	38
A306	3	0.18%	**53.2**	56.6	**65.7**	67.6	**48.1**	51.0	1541	1584	3417	2624	32	37
B788	15	0.92%	**53.0**	54.2	**64.9**	66.9	**47.9**	48.6	1473	1354	2491	2416	41	38
B752	44	2.69%	**52.3**	52.2	**64.1**	64.4	**47.1**	47.0	1815	1814	2696	2650	50	49
B739	2	0.12%	**51.6**	51.6	**63.3**	63.3	**45.1**	45.1	1635	1635	2855	2855	47	47
E195	1	0.06%	**51.5**	51.5	**64.5**	64.5	**46.1**	46.1	1377	1377	3520	3520	23	23
PRM1	2	0.12%	**51.2**	51.2	**62.0**	62.0	**47.0**	47.0	1930	1930	2053	2053	70	70
E145	1	0.06%	**44.0**	44.0	**57.7**	57.7	**39.2**	39.2	1247	1247	3279	3279	22	22

77260-FERTE-LIZY - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A310	5	0.37%	**68.3**	69.1	**77.8**	77.2	**62.0**	61.1	1638	1619	1751	1636	72	74
C130	1	0.07%	**66.4**	66.4	**73.8**	73.8	**58.1**	58.1	1235	1235	2700	2700	27	27
AT43	1	0.07%	**66.1**	66.1	**75.1**	75.1	**60.1**	60.1	1213	1213	1390	1390	61	61
B744	2	0.15%	**62.4**	62.4	**73.6**	73.6	**56.7**	56.7	1279	1279	2456	2456	32	32
A388	3	0.22%	**62.0**	62.9	**72.7**	73.3	**55.3**	55.6	1634	1576	1897	2030	62	53
C25B	1	0.07%	**61.7**	61.7	**71.0**	71.0	**53.5**	53.5	1226	1226	2516	2516	29	29
B78X	13	0.97%	**61.6**	62.8	**72.1**	71.5	**55.8**	55.8	1411	1374	2034	1730	58	71
C510	1	0.07%	**60.4**	60.4	**70.3**	70.3	**54.7**	54.7	1230	1230	1417	1417	60	60
A333	3	0.22%	**60.3**	61.3	**70.2**	70.1	**54.8**	54.3	1368	1227	1757	1634	52	49
CL60	1	0.07%	**59.8**	59.8	**69.2**	69.2	**55.2**	55.2	1252	1252	1280	1280	78	78
DH8D	6	0.45%	**59.8**	60.9	**70.8**	71.3	**54.0**	55.1	1392	1341	1933	1677	53	58
C56X	1	0.07%	**59.1**	59.1	**69.3**	69.3	**53.6**	53.6	1232	1232	1473	1473	57	57
B737	13	0.97%	**58.3**	57.9	**68.3**	68.1	**51.3**	50.6	1504	1471	2264	2128	46	44
A20N	15	1.12%	**58.2**	58.5	**68.9**	69.3	**52.4**	52.9	1396	1333	2047	1822	51	54
E75S	5	0.37%	**57.9**	61.7	**68.3**	72.1	**52.9**	55.6	1222	1220	2001	1620	47	49
B738	52	3.87%	**57.8**	58.9	**68.7**	69.0	**52.2**	52.8	1556	1574	2329	2123	52	53
A321	20	1.49%	**57.8**	58.9	**68.6**	68.7	**52.1**	52.8	1472	1346	2350	2042	53	53
A332	65	4.84%	**57.7**	57.7	**68.6**	68.7	**51.7**	51.6	1513	1523	2609	2409	44	38
B77L	10	0.75%	**57.1**	59.2	**68.8**	70.2	**51.7**	53.4	1439	1340	2568	2061	46	38
A306	2	0.15%	**57.0**	57.0	**68.3**	68.3	**52.0**	52.0	1471	1471	2356	2356	39	39
B789	48	3.58%	**57.0**	56.4	**68.2**	67.7	**51.6**	50.5	1459	1328	2371	2254	46	44
A339	8	0.60%	**57.0**	58.5	**68.0**	69.7	**51.4**	52.0	1482	1470	2306	2312	49	45
E190	81	6.04%	**56.8**	57.8	**68.0**	68.9	**51.5**	52.7	1453	1414	2208	1997	49	47
A318	127	9.46%	**56.7**	56.8	**67.5**	67.7	**51.3**	51.3	1463	1412	2316	2080	49	48
A320	168	12.52%	**56.7**	56.9	**67.6**	68.0	**51.4**	51.3	1507	1479	2308	1998	51	48
A319	146	10.88%	**56.6**	57.1	**67.6**	68.1	**51.3**	51.3	1459	1389	2401	2108	47	44
SF34	1	0.07%	**56.4**	56.4	**66.2**	66.2	**50.4**	50.4	1276	1276	2970	2970	25	25
E170	80	5.96%	**56.1**	55.6	**67.0**	67.0	**51.0**	51.1	1443	1369	2091	1857	52	51
A359	56	4.17%	**56.0**	55.8	**67.8**	67.5	**50.5**	50.2	1544	1555	2385	2078	50	46
PC12	1	0.07%	**55.9**	55.9	**66.8**	66.8	**50.3**	50.3	1440	1440	2661	2661	33	33
A21N	26	1.94%	**55.8**	55.2	**67.2**	68.1	**50.7**	51.6	1416	1399	2144	1835	50	49
B77W	142	10.58%	**55.8**	55.0	**67.3**	66.9	**50.4**	49.8	1521	1502	2590	2464	44	38
B733	35	2.61%	**55.6**	55.6	**66.7**	67.4	**50.3**	50.6	1414	1237	2859	2333	39	33
B772	39	2.91%	**55.5**	55.1	**67.1**	66.7	**50.3**	50.0	1547	1448	2599	2641	46	44

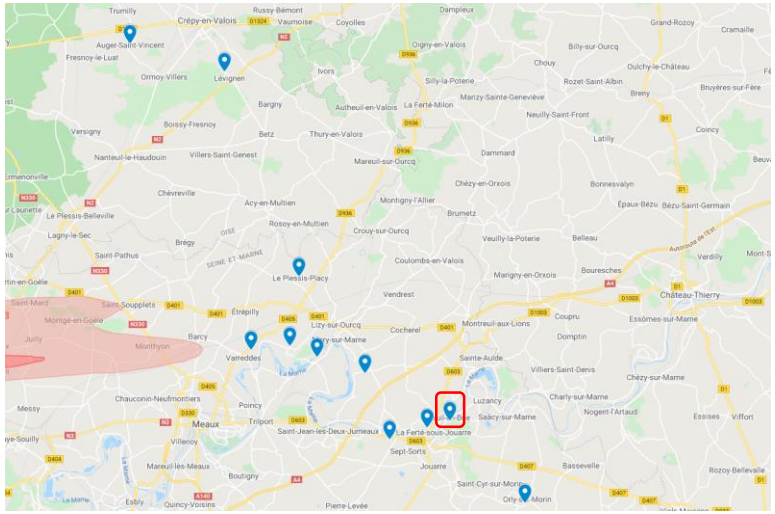
			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
B734	91	6.78%	**55.4**	54.9	**66.9**	67.0	**49.8**	49.2	1547	1522	2807	2583	42	37
B763	21	1.56%	**54.5**	55.2	**66.0**	66.9	**49.1**	49.7	1488	1459	2822	2305	41	36
BCS1	4	0.30%	**54.5**	54.5	**66.5**	66.2	**49.4**	49.8	1439	1432	2332	2035	49	52
CRJ9	2	0.15%	**54.4**	54.4	**66.8**	66.8	**50.3**	50.3	1245	1245	3138	3138	47	47
AT72	15	1.12%	**53.9**	52.1	**65.5**	63.8	**47.8**	45.5	1408	1272	2768	2954	37	31
AT75	4	0.30%	**53.8**	53.2	**66.0**	66.2	**48.7**	49.4	1293	1265	2679	2489	39	35
B752	9	0.67%	**53.4**	54.7	**64.8**	66.3	**48.6**	50.0	1505	1545	2214	1801	52	44
B788	14	1.04%	**52.9**	53.8	**64.8**	66.5	**47.8**	48.3	1434	1353	2496	2421	40	38
E195	1	0.07%	**51.5**	51.5	**64.5**	64.5	**46.1**	46.1	1377	1377	3520	3520	23	23
PRM1	2	0.15%	**51.2**	51.2	**62.0**	62.0	**47.0**	47.0	1930	1930	2053	2053	70	70
B739	1	0.07%	**50.8**	50.8	**61.3**	61.3	**42.1**	42.1	1217	1217	3573	3573	20	20

FICHE DE RÉSULTATS – 77260-RUEIL-PRIEURE

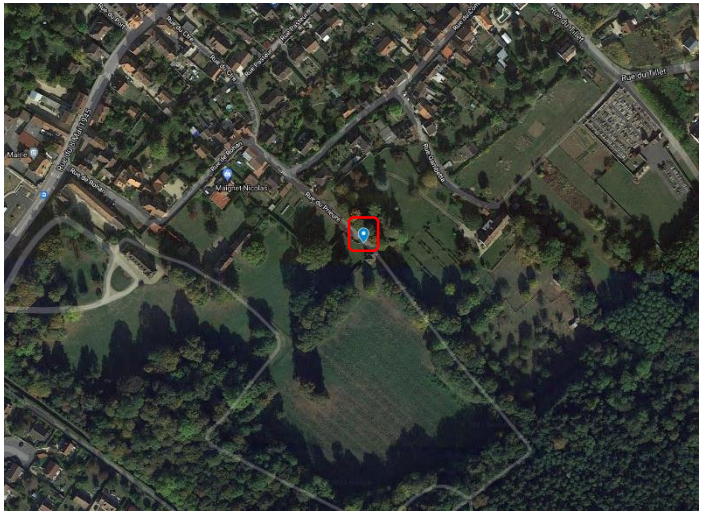
6 Rue du Prieuré – 77260-RUEIL-EN-BRIE

Latitude/Longitude : **48.95866, 3.14713**
Altitude du point de mesure : 70 m

Localisation du site







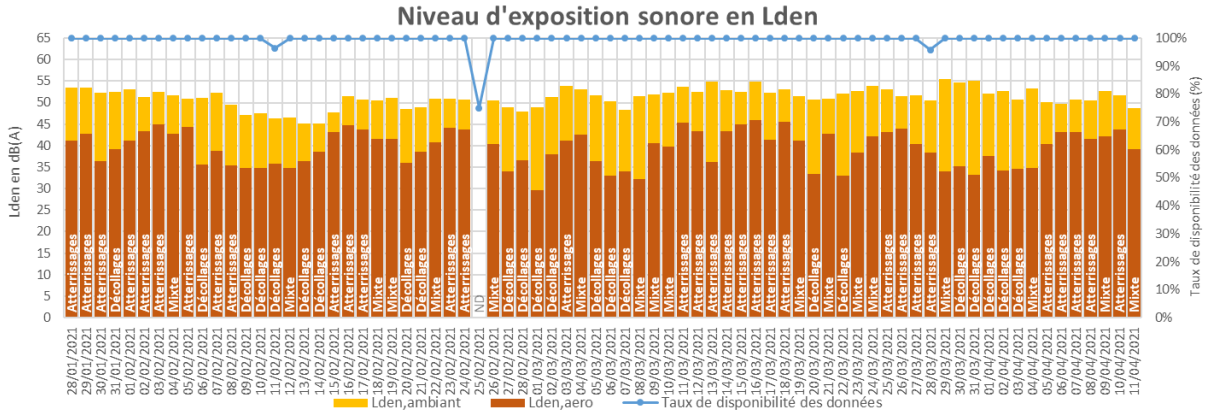
77260-RUEIL-PRIEURE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

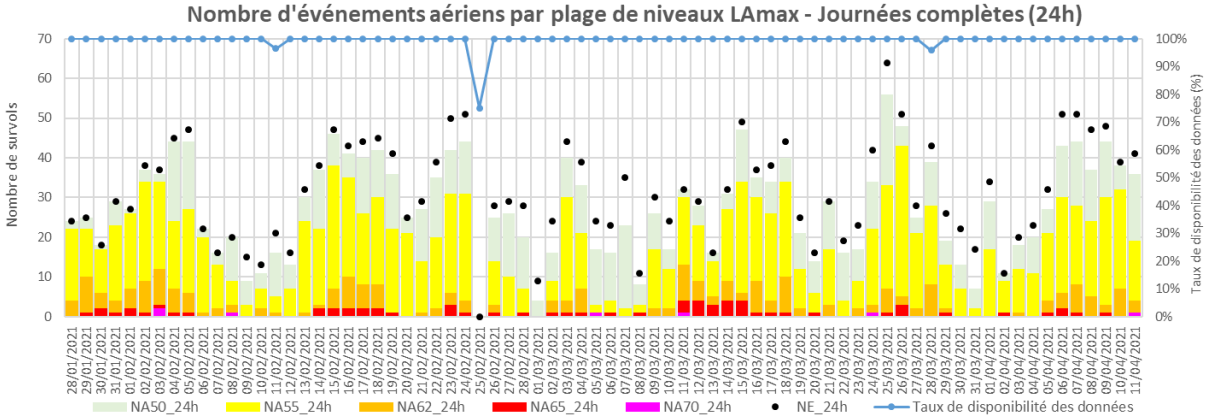
Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	466	33%	**57.4**	57.7	**68.2**	68.5	**51.6**	51.8	1548	1497	2482	2150	49	48
A330s	87	6%	**58.7**	58.9	**70.2**	70.5	**52.8**	52.9	1586	1573	2602	2223	47	41
A350s	51	4%	**58.5**	58.9	**70.3**	70.3	**52.8**	52.9	1643	1619	2372	2126	52	50
B737s	184	13%	**56.6**	57.3	**68.0**	68.7	**51.1**	51.7	1606	1556	2610	2293	48	46
B777s	200	14%	**57.1**	57.7	**69.0**	69.5	**51.5**	52.0	1618	1562	2525	2289	50	47
B787s	64	5%	**59.0**	59.1	**70.2**	70.0	**52.9**	52.4	1496	1407	2334	2027	50	46
E170	61	4%	**56.2**	56.3	**67.3**	68.0	**50.9**	51.6	1489	1366	2371	2072	49	50
E190s	79	6%	**57.8**	57.6	**68.9**	69.1	**52.0**	52.3	1491	1467	2431	2019	49	45
Autres	212	15%	**55.6**	55.9	**67.3**	67.8	**50.2**	50.9	1739	1667	2573	2368	52	54

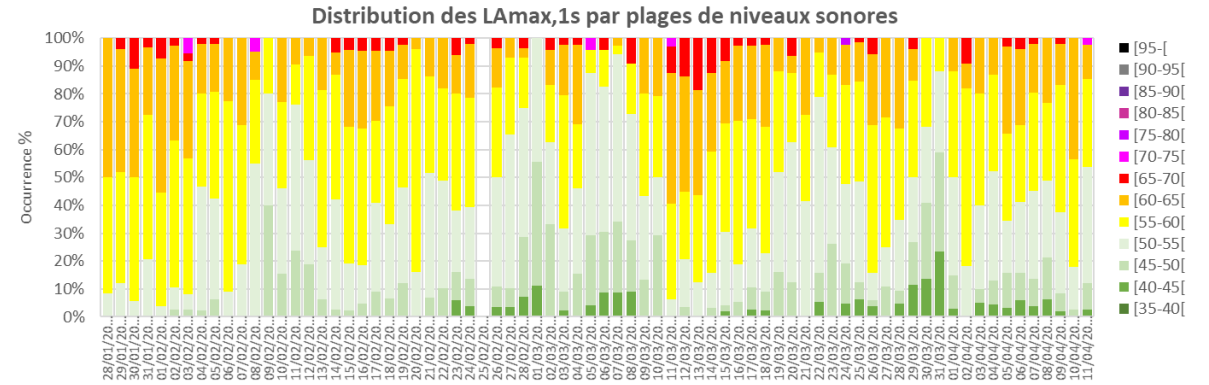
77260-RUEIL-PRIEURE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	420	38%	**57.5**	58.0	**68.3**	68.7	**51.7**	51.9	1507	1449	2504	2150	47	46
A330s	67	6%	**58.6**	58.9	**70.1**	70.5	**52.6**	52.9	1518	1485	2673	2322	43	38
A350s	46	4%	**58.7**	60.8	**70.4**	70.8	**52.9**	53.7	1612	1619	2377	2114	51	48
B737s	158	14%	**57.0**	57.7	**68.2**	69.2	**51.4**	52.0	1539	1512	2576	2271	47	45
B777s	153	14%	**57.1**	57.8	**68.9**	69.5	**51.5**	52.2	1548	1510	2562	2284	47	43
B787s	60	5%	**59.0**	59.4	**70.2**	70.2	**52.9**	52.3	1468	1391	2359	2027	48	46
E170	58	5%	**56.4**	56.4	**67.4**	68.1	**51.1**	51.6	1434	1354	2339	2001	49	50
E190s	76	7%	**57.8**	57.6	**68.8**	69.1	**52.0**	52.3	1482	1448	2442	2013	49	44
Autres	68	6%	**55.8**	57.0	**67.3**	68.2	**50.5**	51.6	1437	1334	2422	2282	44	42

77260-RUEIL-PRIEURE - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Journées complètes (24h)

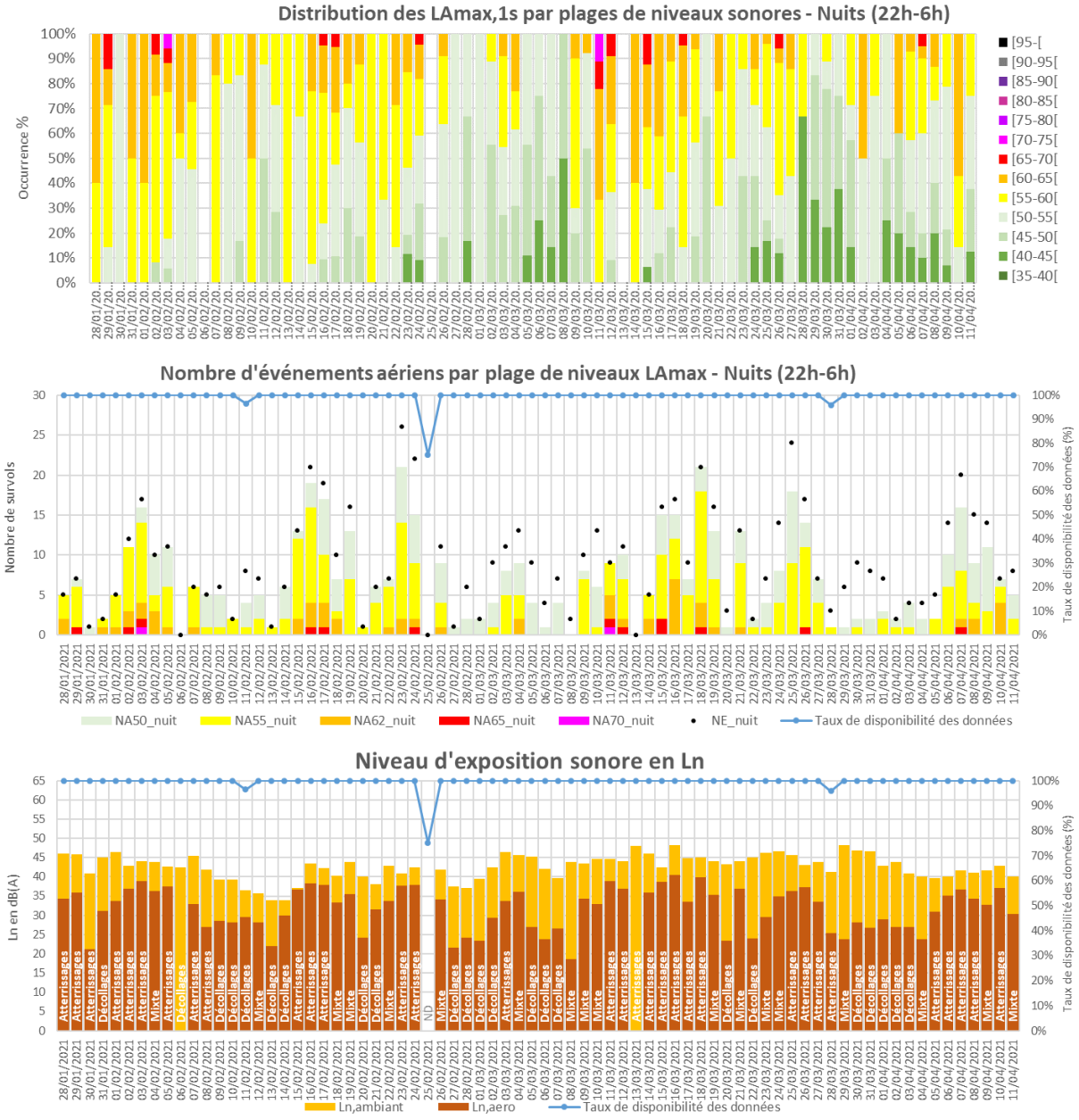






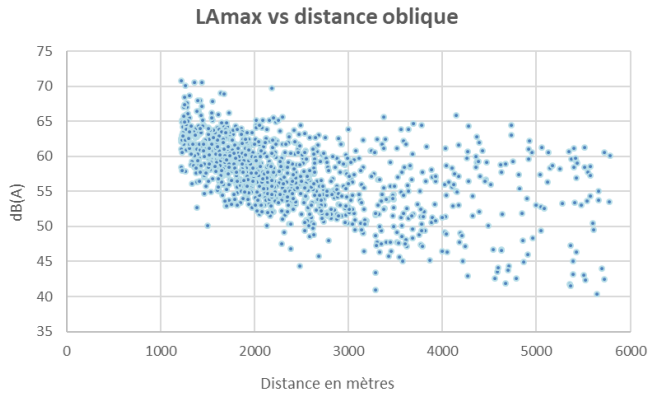
		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
% données disponibles	Journée complète (24h)	99.6%	99.8%	99.9%
LAeq ambiant	Lden	51.7	50.7	52.2
	Journée (6h-18h)	49.5	48.8	49.9
	Soirée (18h-22h)	47.2	46.5	47.4
	Nuit (22h-6h)	43.6	42.3	44.2
LAeq aérien	Lden	**41.0**	**35.8**	**43.0**
	Journée (6h-18h)	36.1	33.9	37.4
	Soirée (18h-22h)	35.4	31.9	36.9
	Nuit (22h-6h)	34.2	27.3	36.4
% de bruit aérien	Lden	8%	3%	12%
	Journée (6h-18h)	5%	3%	6%
	Soirée (18h-22h)	7%	3%	9%
	Nuit (22h-6h)	11%	3%	17%

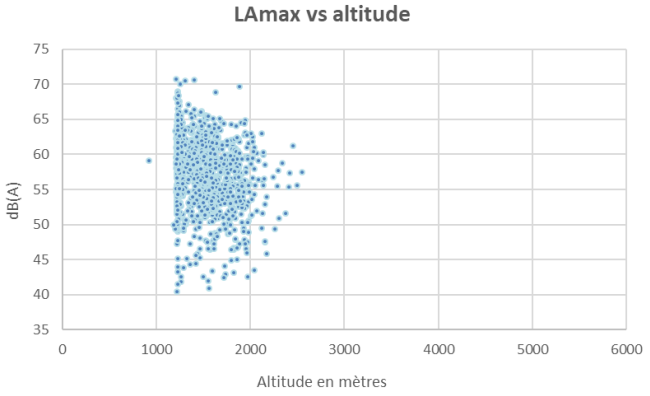
77260-RUEIL-PRIEURE - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Nuits (22h-6h)

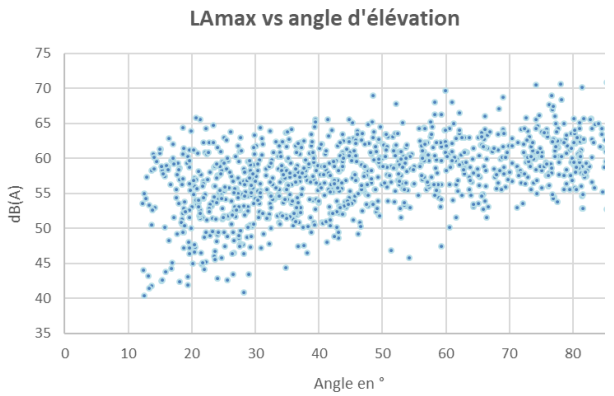


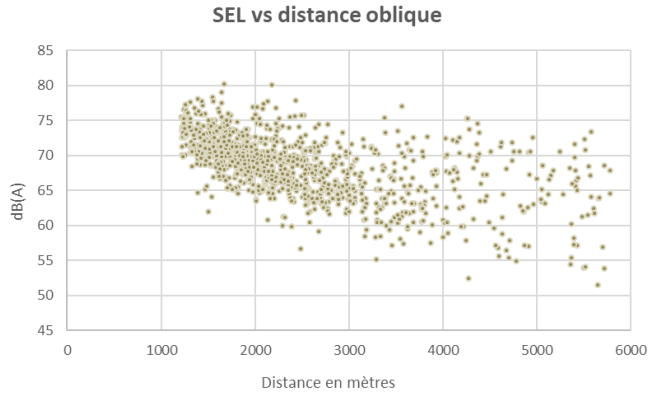
		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
Nombre moyen de survols	Journée complète (24h)	**32**	**23**	**38**
	Journée (6h-18h)	16	14	18
	Soirée (18h-22h)	6	5	8
	Nuit (22h-6h)	9	5	12
NA50	Journée complète (24h)	28	19	35
	Journée (6h-18h)	16	13	18
	Soirée (18h-22h)	6	3	7
	Nuit (22h-6h)	8	3	10
NA55	Journée complète (24h)	20	10	27
	Journée (6h-18h)	12	7	15
	Soirée (18h-22h)	4	2	5
	Nuit (22h-6h)	5	1	7
NA62	Journée complète (24h)	5	1	7
	Journée (6h-18h)	3	1	4
	Soirée (18h-22h)	1	0	1
	Nuit (22h-6h)	2	0	2
NA65	Journée complète (24h)	2	0	2
	Journée (6h-18h)	1	0	1
	Soirée (18h-22h)	1	0	0
	Nuit (22h-6h)	1	0	0
NA70	Journée complète (24h)	1	0	0
	Journée (6h-18h)	1	0	0
	Soirée (18h-22h)	1	0	0
	Nuit (22h-6h)	1	0	0

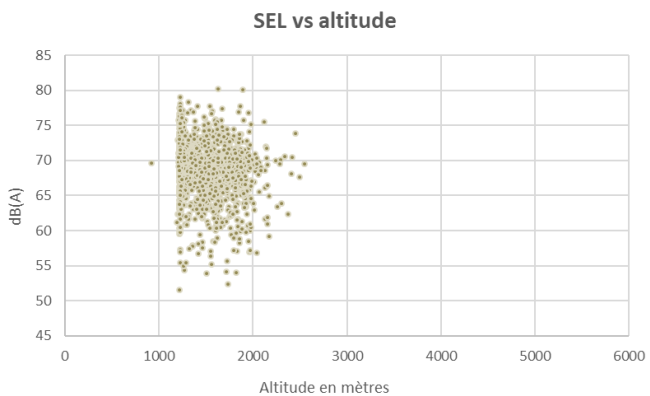
77260-RUEIL-PRIEURE - Indicateurs événementiels en fonction des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

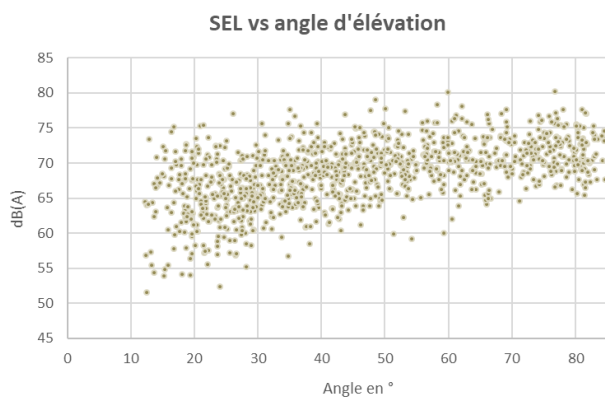


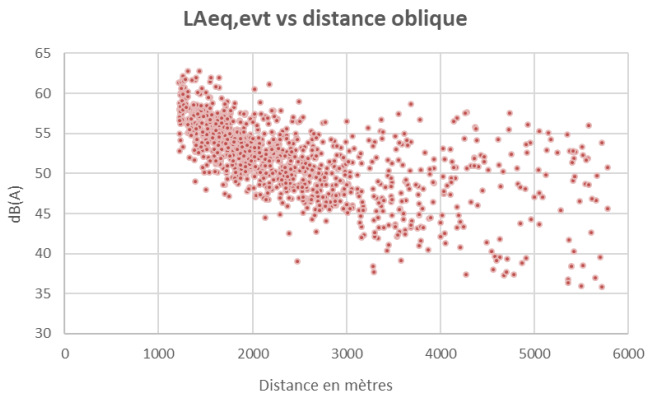


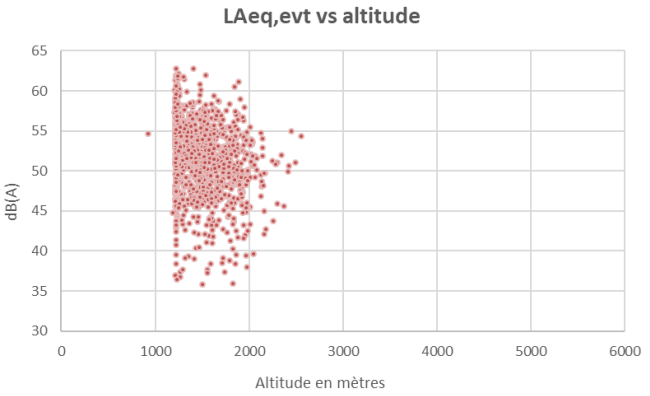


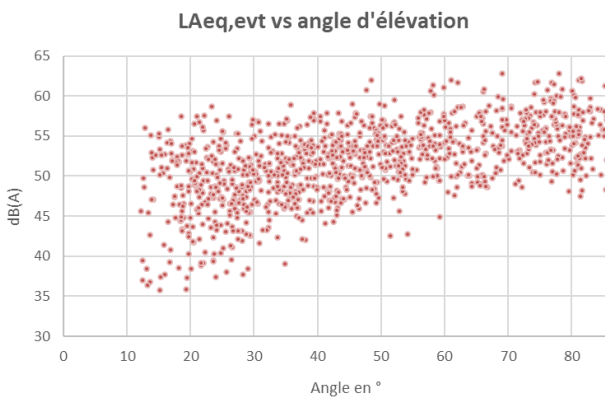




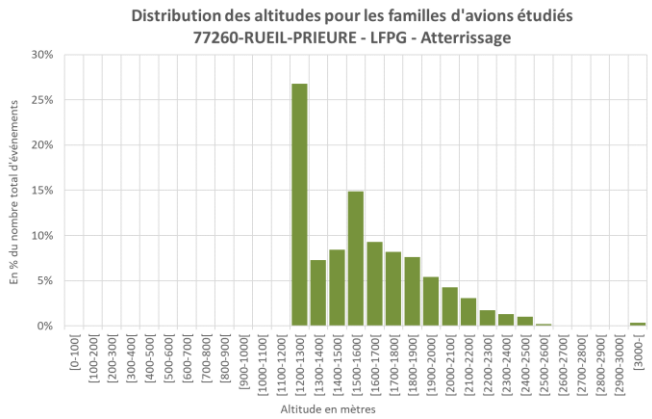


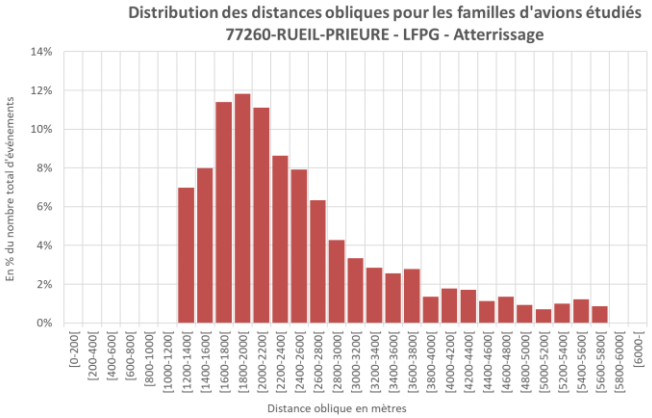


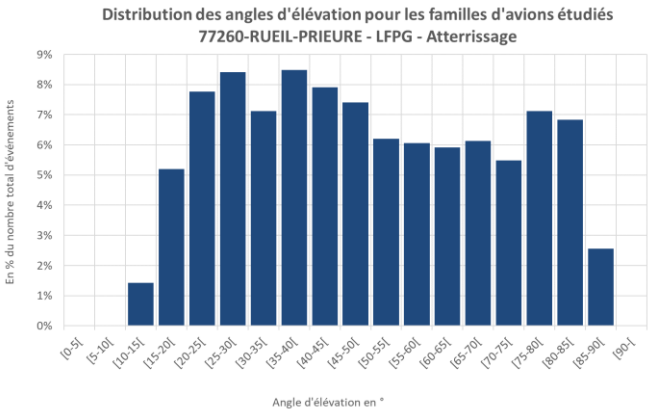




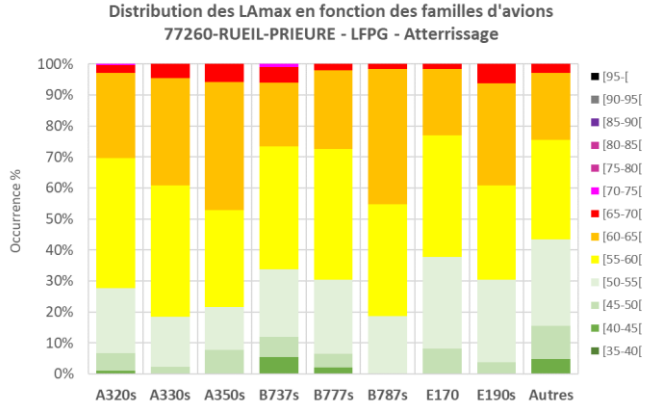
77260-RUEIL-PRIEURE - Distribution des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

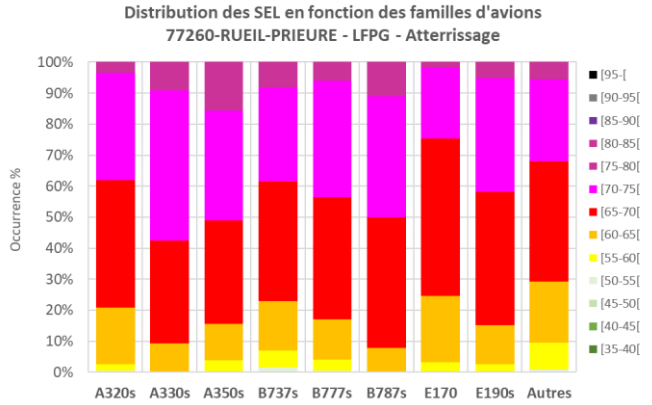


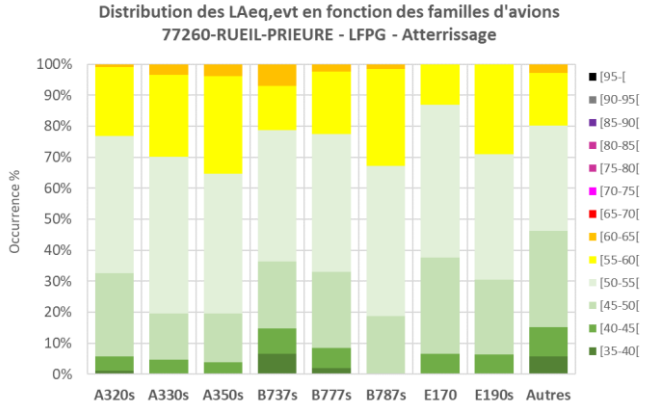




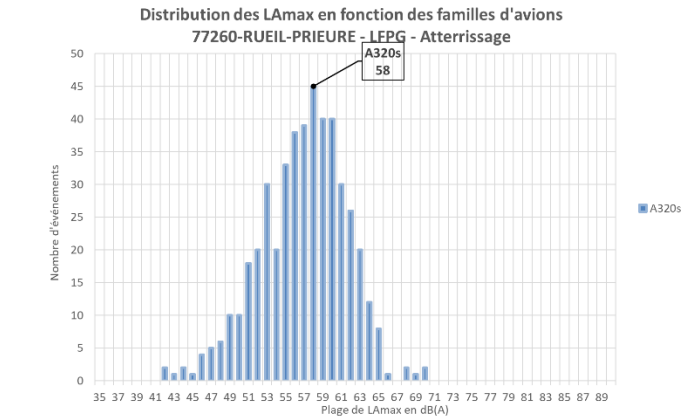
77260-RUEIL-PRIEURE - Distribution des indicateurs événementiels – Pour l'ensemble des atterrissages

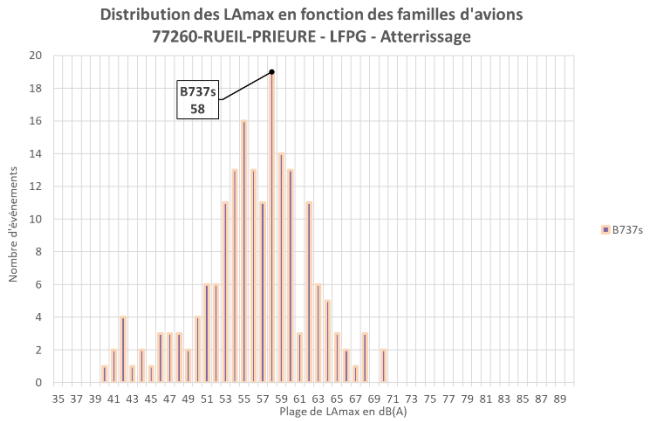


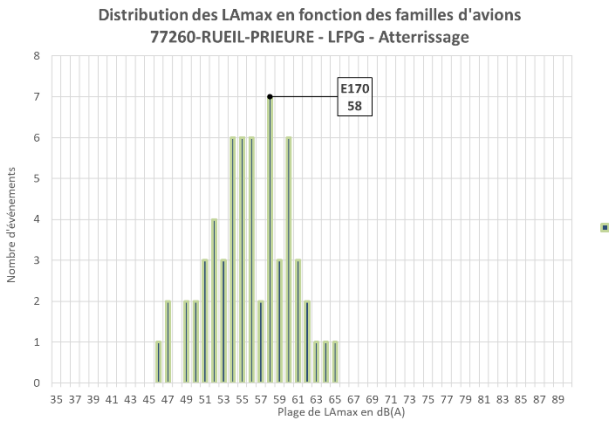


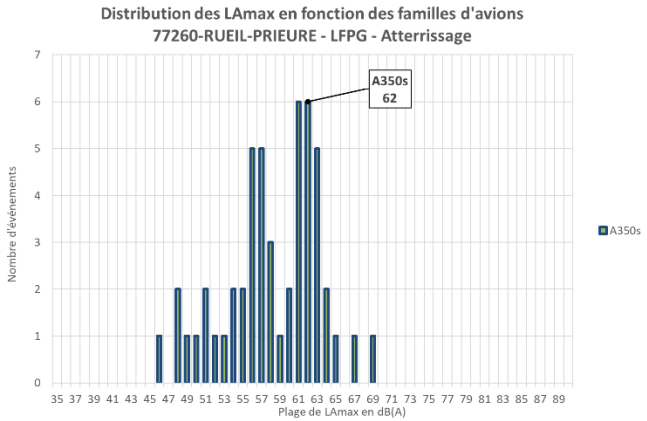


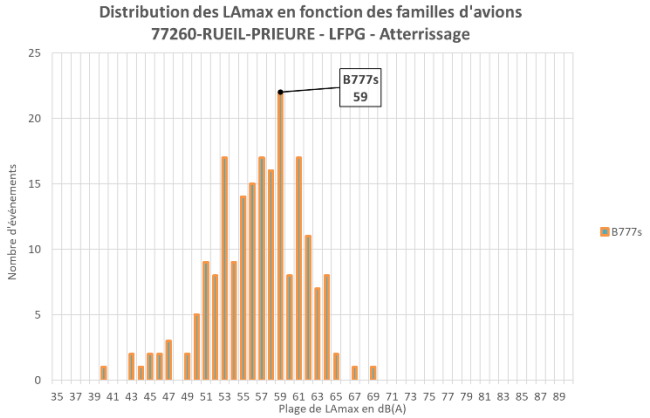
77260-RUEIL-PRIEURE - Distribution des LAMAX,1s – Pour l'ensemble des atterrissages

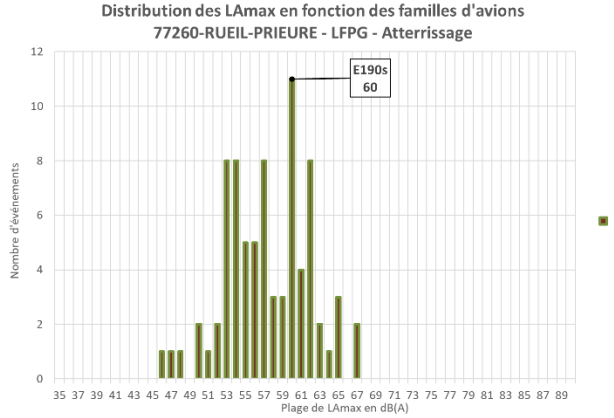


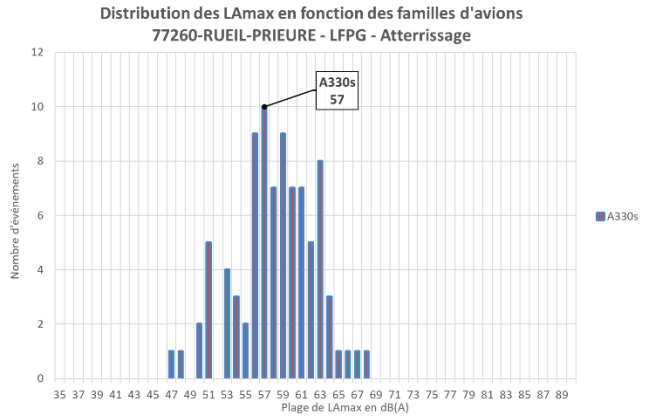


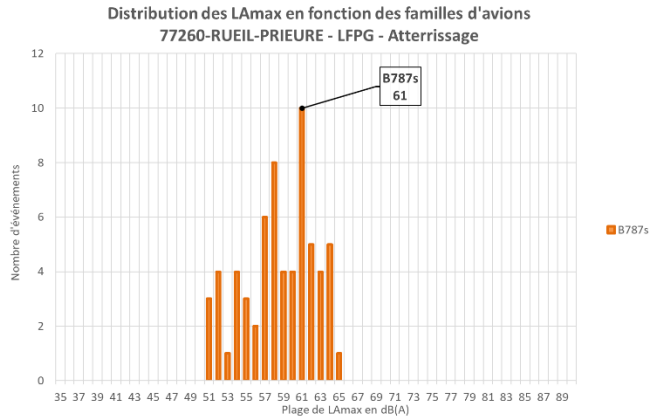


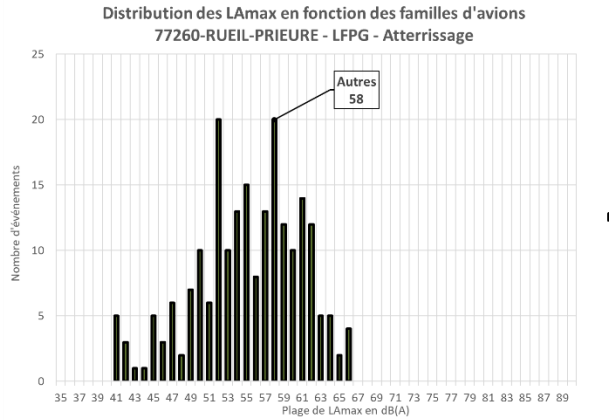




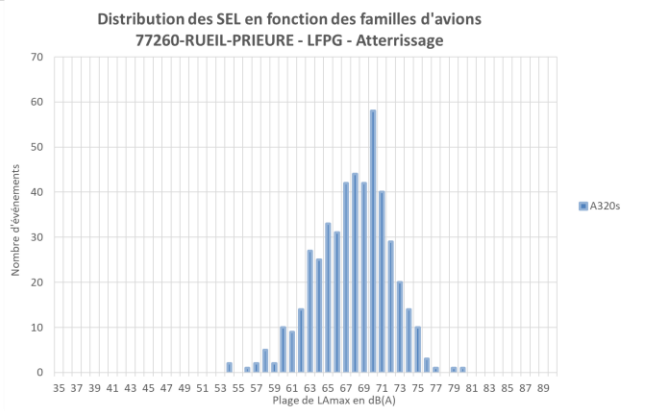


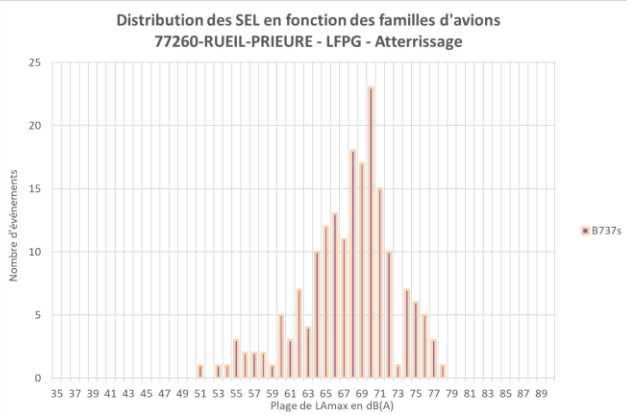


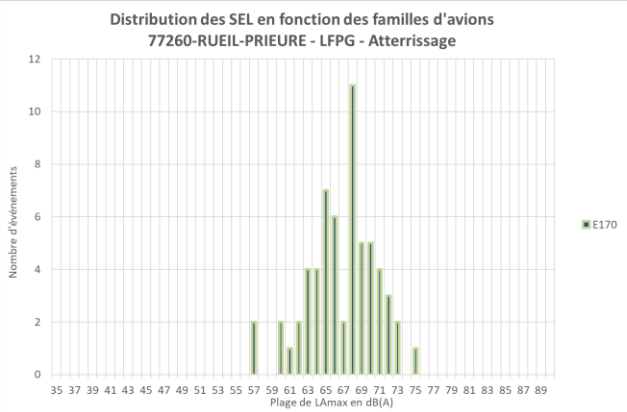


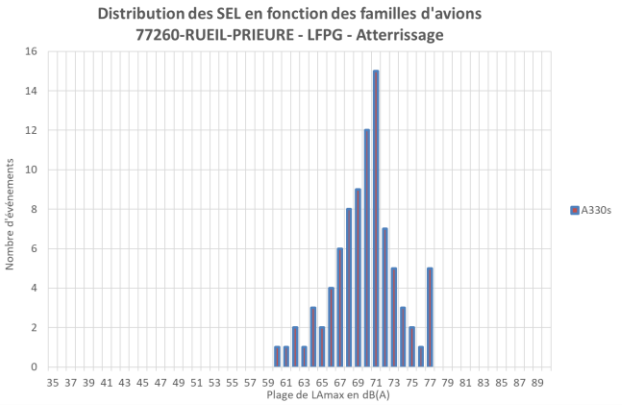


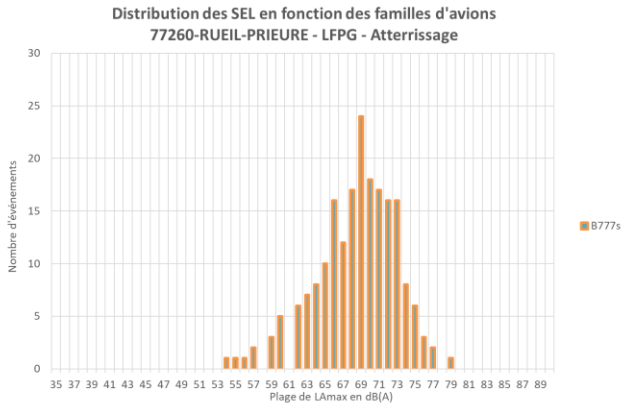
77260-RUEIL-PRIEURE - Distribution des SEL – Pour l'ensemble des atterrissages

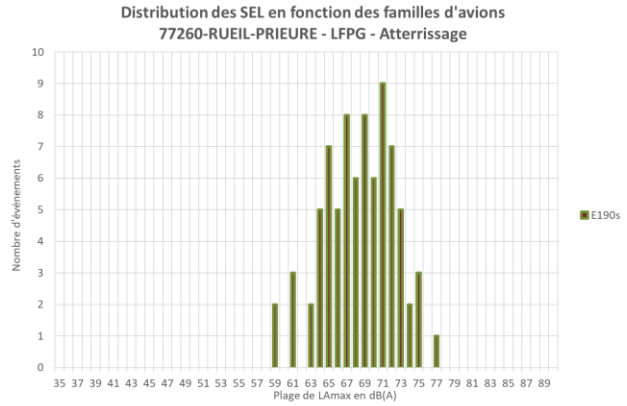


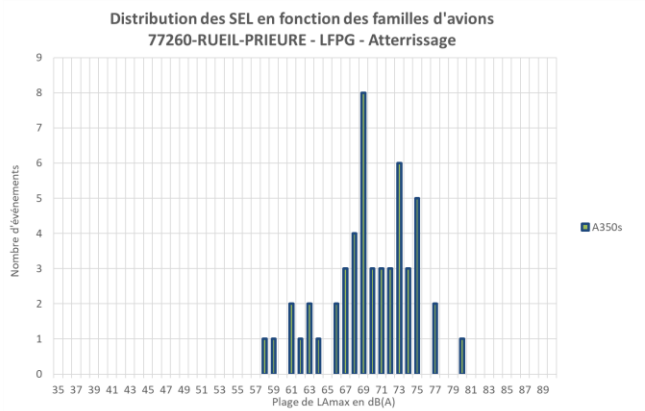


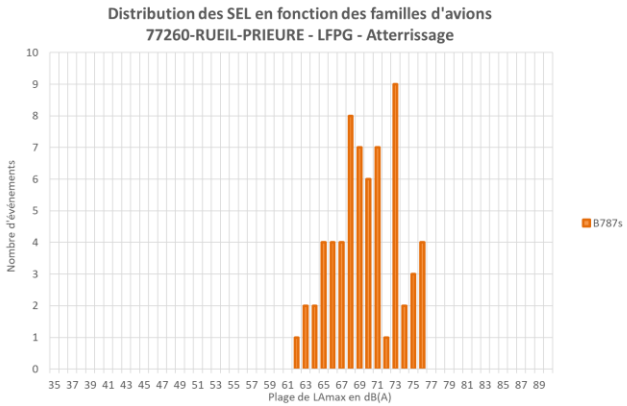


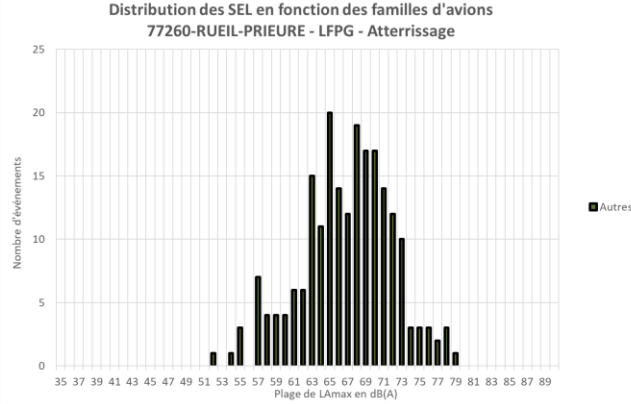




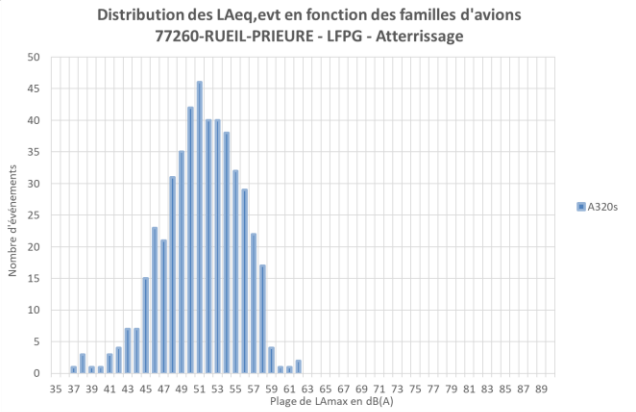


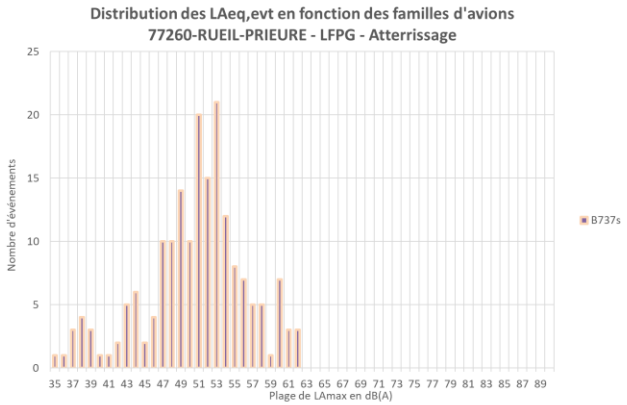


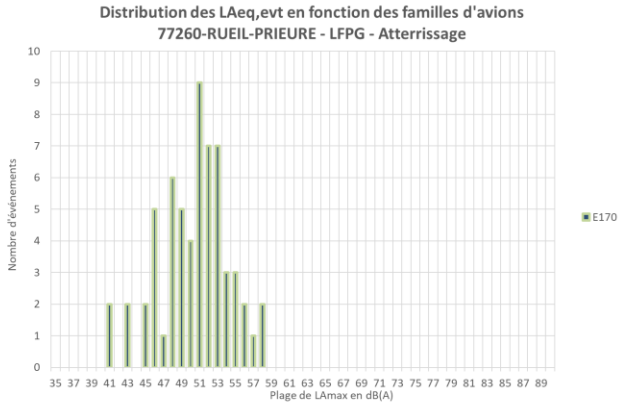


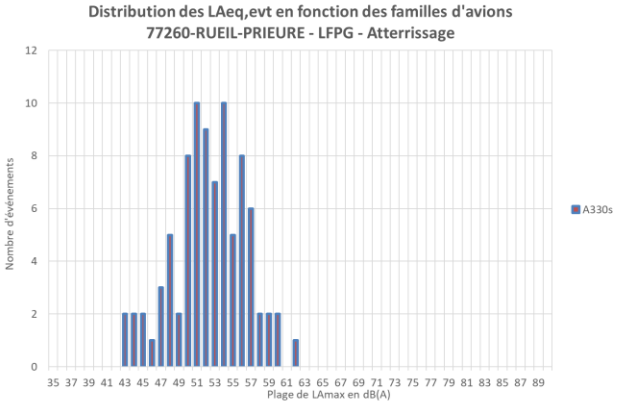


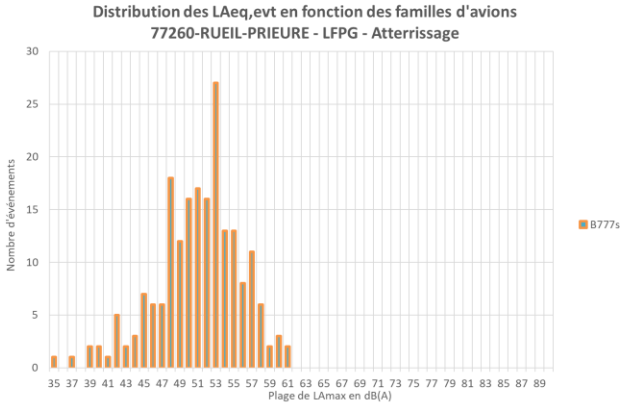
77260-RUEIL-PRIEURE - Distribution des LAeq,evt – Pour l'ensemble des atterrissages

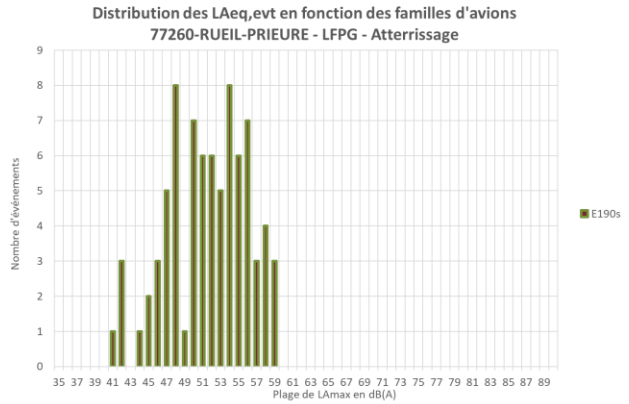


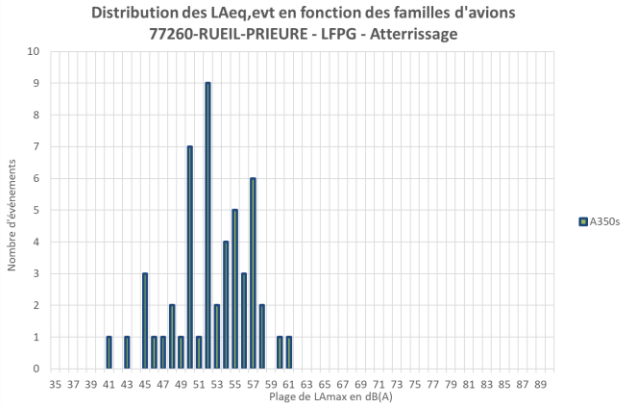


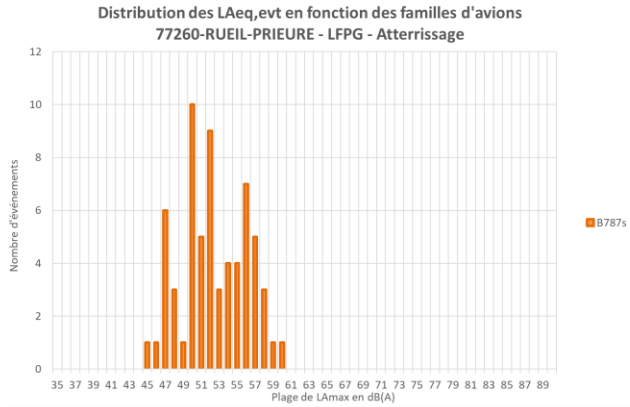


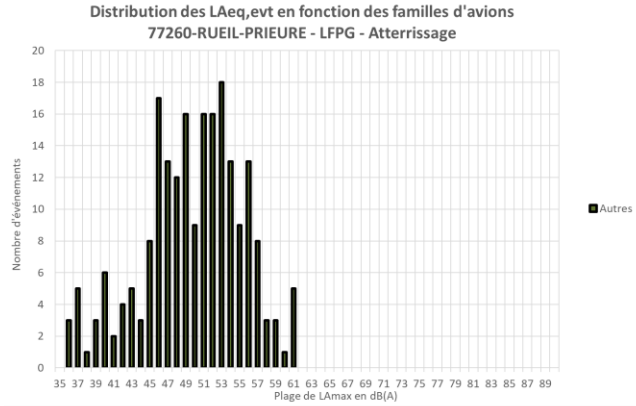












77260-RUEIL-PRIEURE - Distribution des indicateurs acoustiques par familles d'avions – Pour l'ensemble des atterrissages

	LAmax,1s									SEL									LAeq,evt								
dB(A)	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	1	0	0	0	5
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	4	0	0	0	0	1
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	2	0	0	0	3
40	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	0	6
41	0	0	0	2	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	1	1	0	2	1	2
42	2	0	0	4	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	2	5	0	0	3	4
43	1	0	0	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	2	1	5	2	0	2	0	5
44	2	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	2	0	6	3	0	0	1	3
45	1	0	0	1	2	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	2	3	2	7	1	2	2	8
46	4	0	1	3	2	0	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	1	1	4	6	1	5	3	17
47	5	1	0	3	3	0	2	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	3	1	10	6	6	1	5	13
48	6	1	2	3	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	5	2	10	18	3	6	8	12
49	10	0	1	2	2	0	2	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	2	1	14	12	1	5	1	16
50	10	2	1	4	5	0	2	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	8	7	10	16	10	4	7	9
51	18	5	2	6	9	3	3	1	6	0	0	0	1	0	0	0	0	0	46	10	1	20	17	5	9	6	16
52	20	0	1	6	8	4	4	2	20	0	0	0	0	0	0	0	0	1	40	9	9	15	16	9	7	6	16
53	30	4	1	11	17	1	3	8	10	0	0	0	1	0	0	0	0	0	40	7	2	21	27	3	7	5	18
54	20	3	2	13	9	4	6	8	13	2	0	0	1	1	0	0	0	1	38	10	4	12	13	4	3	8	13
55	33	2	2	16	14	3	6	5	15	0	0	0	3	1	0	0	0	3	32	5	5	8	13	4	3	6	9
56	38	9	5	13	15	2	6	5	8	1	0	0	2	1	0	0	0	0	29	8	3	7	8	7	2	7	13
57	39	10	5	11	17	6	2	8	13	2	0	0	2	2	0	2	0	7	22	6	6	5	11	5	1	3	8
58	45	7	3	19	16	8	7	3	20	5	0	1	2	0	0	0	0	4	17	2	2	5	6	3	2	4	3
59	40	9	1	14	22	4	3	3	12	2	0	1	1	3	0	0	2	4	4	2	0	1	2	1	0	3	3
60	40	7	2	13	8	4	6	11	10	10	1	0	5	5	0	2	0	4	1	2	1	7	3	1	0	0	1
61	30	7	6	3	17	10	3	4	14	9	1	2	3	0	0	1	3	6	1	0	1	3	2	0	0	0	5
62	26	5	6	11	11	5	2	8	12	14	2	1	7	6	1	2	0	6	2	1	0	3	0	0	0	0	0
63	20	8	5	6	7	4	1	2	5	27	1	2	4	7	2	4	2	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
64	12	3	2	5	8	5	1	1	5	25	3	1	10	8	2	4	5	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
65	8	1	1	3	2	1	1	3	2	33	2	0	12	10	4	7	7	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0
66	1	1	0	2	0	0	0	0	4	31	4	2	13	16	4	6	5	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
67	0	1	1	1	1	0	0	2	0	42	6	3	11	12	4	2	8	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
68	2	1	0	3	0	0	0	0	0	44	8	4	18	17	8	11	6	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0
69	1	0	1	0	1	0	0	0	0	42	9	8	17	24	7	5	8	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	2	0	0	2	0	0	0	0	0	58	12	3	23	18	6	5	6	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0
71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	15	3	15	17	7	4	9	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	7	3	10	16	1	3	7	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	5	6	1	16	9	2	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	3	3	7	8	2	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2	5	6	6	3	1	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	5	3	4	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	2	3	2	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
89	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

77260-RUEIL-PRIEURE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
PC12	1	0.07%	**63.7**	63.7	**73.2**	73.2	**57.0**	57.0	1463	1463	1567	1567	69	69
A388	2	0.14%	**63.4**	63.4	**75.0**	75.0	**57.3**	57.3	1684	1684	2011	2011	58	58
A333	3	0.21%	**63.1**	62.9	**72.1**	71.5	**56.8**	57.1	1380	1232	1559	1619	66	65
C130	1	0.07%	**63.0**	63.0	**70.6**	70.6	**52.2**	52.2	1242	1242	2680	2680	28	28
TBM7	1	0%	**62.8**	62.8	**69.2**	69.2	**53.3**	53.3	2285	2285	2322	2322	80	80
SF34	1	0.07%	**62.2**	62.2	**72.2**	72.2	**56.2**	56.2	1311	1311	2171	2171	37	37
A310	11	0.78%	**61.9**	62.3	**72.5**	73.3	**54.8**	55.0	1841	1860	2430	2484	54	47
FA7X	1	0%	**61.2**	61.2	**74.4**	74.4	**56.2**	56.2	1823	1823	1961	1961	68	68
MD11	6	0.43%	**60.0**	58.8	**72.0**	71.0	**55.2**	54.0	1709	1717	2295	2145	56	58
B78X	15	1.07%	**59.1**	58.8	**69.6**	68.8	**52.6**	51.8	1465	1540	2676	2102	41	40
B788	9	0.64%	**59.0**	58.6	**70.4**	69.9	**52.5**	51.5	1471	1365	2225	1974	52	46
B789	40	2.85%	**58.9**	59.5	**70.3**	70.2	**53.0**	53.2	1514	1392	2231	2017	53	55
A332	79	5.63%	**58.7**	58.9	**70.2**	70.5	**52.7**	52.6	1588	1573	2664	2276	46	39
A359	50	3.56%	**58.6**	59.1	**70.3**	70.4	**52.8**	52.9	1635	1619	2378	2148	51	49
C56X	1	0.07%	**58.5**	58.5	**70.9**	70.9	**53.0**	53.0	1232	1232	1514	1514	54	54
A319	142	10.11%	**58.3**	58.5	**69.1**	69.6	**52.6**	52.6	1537	1476	2474	2141	50	49
B77L	30	2.14%	**58.2**	58.1	**70.0**	69.9	**52.5**	51.7	1791	1774	2257	2186	60	63
B753	1	0%	**58.1**	58.1	**69.7**	69.7	**52.2**	52.2	2255	2255	2301	2301	79	79
E190	78	5.56%	**58.0**	57.7	**68.9**	69.2	**52.1**	52.3	1492	1468	2398	2013	49	47
E75S	6	0.43%	**57.9**	59.1	**69.0**	69.9	**52.5**	53.3	1323	1226	1932	2051	47	49
C510	1	0.07%	**57.6**	57.6	**69.3**	69.3	**52.1**	52.1	1230	1230	1481	1481	56	56
B737	15	1.07%	**57.4**	58.3	**69.1**	69.2	**51.7**	51.7	1624	1498	2392	2202	52	46
B77W	130	9.26%	**57.3**	57.9	**69.2**	69.8	**51.7**	52.2	1579	1543	2580	2335	47	43
A318	131	9.33%	**57.3**	57.5	**67.9**	68.2	**51.2**	51.5	1555	1480	2591	2301	47	44
A321	15	1.07%	**57.3**	58.1	**68.1**	68.1	**50.9**	50.6	1559	1588	2538	2268	43	45
B733	25	1.78%	**57.0**	56.8	**68.1**	67.8	**51.6**	51.3	1432	1277	2709	2607	44	34
B738	51	3.63%	**57.0**	58.4	**68.3**	69.2	**51.3**	51.9	1621	1645	2544	2113	50	46
A20N	14	1.00%	**56.9**	56.7	**68.0**	68.2	**50.8**	50.4	1535	1446	2416	2108	49	41
A21N	23	1.64%	**56.9**	56.5	**67.6**	67.4	**51.4**	50.8	1468	1464	2069	1821	55	56
A339	5	0.36%	**56.8**	58.6	**68.9**	69.8	**51.4**	54.1	1671	1659	2240	2223	53	48
A320	141	10.04%	**56.7**	57.1	**67.8**	68.5	**51.2**	51.5	1566	1522	2457	2085	49	49
B734	92	6.55%	**56.3**	57.1	**67.6**	68.5	**50.8**	51.7	1637	1623	2658	2426	48	46
E170	61	4.34%	**56.2**	56.3	**67.3**	68.0	**50.9**	51.6	1489	1366	2371	2072	49	50
DH8D	7	0.50%	**56.1**	58.5	**68.4**	69.4	**51.3**	52.3	1387	1297	2172	1835	45	44

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
PRM1	1	0.07%	**56.0**	56.0	**65.7**	65.7	**49.3**	49.3	1585	1585	1730	1730	66	66
B763	37	2.64%	**55.8**	57.3	**67.9**	68.1	**50.6**	51.1	1751	1665	2494	2250	56	60
AT43	18	1.28%	**55.7**	55.5	**67.4**	68.1	**50.1**	50.5	1913	1874	2827	2514	51	56
B772	40	2.85%	**55.6**	56.0	**67.6**	67.7	**50.4**	50.3	1615	1567	2551	2240	50	46
B744	2	0.14%	**55.4**	55.4	**67.1**	67.1	**49.8**	49.8	1411	1411	4024	4024	20	20
A35K	1	0.07%	**54.3**	54.3	**68.8**	68.8	**50.6**	50.6	2040	2040	2094	2094	77	77
AT75	20	1.42%	**54.2**	54.6	**66.3**	66.5	**48.8**	49.5	1785	1725	2794	2493	48	53
AT72	44	3.13%	**54.1**	54.0	**66.0**	66.0	**48.9**	48.1	1670	1553	2728	2407	48	43
CL60	1	0.07%	**54.1**	54.1	**63.7**	63.7	**49.7**	49.7	1280	1280	2008	2008	40	40
B752	45	3.21%	**54.1**	54.3	**65.7**	66.4	**48.9**	49.7	1876	1873	2559	2368	57	61
BCS1	1	0.07%	**53.9**	53.9	**63.1**	63.1	**46.6**	46.6	1502	1502	3398	3398	26	26
B739	1	0.07%	**52.7**	52.7	**65.9**	65.9	**48.8**	48.8	2069	2069	2382	2382	60	60
CRJ9	1	0.07%	**52.0**	52.0	**64.5**	64.5	**48.3**	48.3	1222	1222	2187	2187	34	34
A306	1	0.07%	**52.0**	52.0	**65.3**	65.3	**46.0**	46.0	1713	1713	4361	4361	23	23
E145	1	0.07%	**50.1**	50.1	**60.8**	60.8	**44.5**	44.5	1300	1300	2134	2134	38	38
E195	1	0.07%	**48.3**	48.3	**63.0**	63.0	**44.3**	44.3	1405	1405	4963	4963	16	16

77260-RUEIL-PRIEURE - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
PC12	1	0.09%	**63.7**	63.7	**73.2**	73.2	**57.0**	57.0	1463	1463	1567	1567	69	69
A388	2	0.18%	**63.4**	63.4	**75.0**	75.0	**57.3**	57.3	1684	1684	2011	2011	58	58
A333	3	0.27%	**63.1**	62.9	**72.1**	71.5	**56.8**	57.1	1380	1232	1559	1619	66	65
C130	1	0.09%	**63.0**	63.0	**70.6**	70.6	**52.2**	52.2	1242	1242	2680	2680	28	28
SF34	1	0.09%	**62.2**	62.2	**72.2**	72.2	**56.2**	56.2	1311	1311	2171	2171	37	37
A310	4	0.36%	**61.1**	61.1	**72.1**	72.5	**54.4**	54.6	1773	1758	2723	2617	42	43
B78X	15	1.36%	**59.1**	58.8	**69.6**	68.8	**52.6**	51.8	1465	1540	2676	2102	41	40
B788	8	0.72%	**59.1**	59.2	**70.7**	70.7	**52.7**	51.5	1401	1331	2245	1848	49	45
B789	37	3.35%	**58.9**	59.9	**70.4**	70.4	**53.0**	53.6	1483	1351	2256	2020	51	50
E75S	4	0.36%	**58.9**	59.1	**69.2**	69.9	**52.9**	53.3	1222	1221	1873	1871	46	44
A359	45	4.07%	**58.8**	60.8	**70.4**	71.1	**53.0**	53.7	1602	1618	2384	2126	50	48
A319	125	11.30%	**58.6**	58.7	**69.3**	70.0	**52.8**	52.9	1491	1416	2510	2126	48	45
C56X	1	0.09%	**58.5**	58.5	**70.9**	70.9	**53.0**	53.0	1232	1232	1514	1514	54	54
A332	60	5.42%	**58.4**	58.6	**70.0**	70.3	**52.4**	52.6	1519	1480	2753	2601	42	36
B77L	5	0.45%	**58.2**	59.8	**69.7**	71.3	**53.4**	54.6	1376	1262	2282	1963	53	56
B737	11	0.99%	**58.0**	59.3	**69.1**	69.5	**51.9**	51.7	1493	1484	2442	2202	46	39
E190	75	6.78%	**57.9**	57.6	**68.9**	69.1	**52.1**	52.3	1483	1464	2408	2007	49	45
A339	4	0.36%	**57.7**	59.6	**69.7**	70.2	**52.3**	54.2	1603	1592	2310	2273	46	45
C510	1	0.09%	**57.6**	57.6	**69.3**	69.3	**52.1**	52.1	1230	1230	1481	1481	56	56
A321	13	1.18%	**57.4**	58.1	**68.2**	68.1	**51.3**	51.3	1486	1488	2498	2226	43	43
A21N	21	1.90%	**57.4**	59.2	**68.1**	69.3	**52.0**	53.2	1455	1420	1985	1725	56	56
B77W	114	10.31%	**57.4**	58.0	**69.2**	69.8	**51.7**	52.3	1545	1507	2577	2295	47	43
AT75	4	0.36%	**57.2**	55.3	**68.6**	67.3	**51.8**	50.2	1344	1334	2159	2168	45	40
A318	119	10.76%	**57.2**	57.4	**67.7**	68.1	**51.1**	51.5	1516	1438	2642	2331	44	42
B734	77	6.96%	**57.1**	57.6	**68.3**	69.3	**51.6**	52.4	1551	1552	2529	2349	48	47
B738	47	4.25%	**56.9**	58.4	**68.2**	69.2	**51.2**	51.5	1596	1598	2586	2134	48	45
A20N	14	1.27%	**56.9**	56.7	**68.0**	68.2	**50.8**	50.4	1535	1446	2416	2108	49	41
A320	128	11.57%	**56.7**	57.3	**67.9**	68.7	**51.3**	51.7	1523	1502	2464	2071	48	48
B733	23	2.08%	**56.6**	55.6	**67.5**	67.6	**51.1**	51.1	1403	1271	2779	2768	42	32
E170	58	5.24%	**56.4**	56.4	**67.4**	68.1	**51.1**	51.6	1434	1354	2339	2001	49	50
DH8D	7	0.63%	**56.1**	58.5	**68.4**	69.4	**51.3**	52.3	1387	1297	2172	1835	45	44
PRM1	1	0.09%	**56.0**	56.0	**65.7**	65.7	**49.3**	49.3	1585	1585	1730	1730	66	66
B772	34	3.07%	**55.9**	56.5	**67.7**	67.7	**50.7**	50.5	1582	1535	2552	2240	49	46

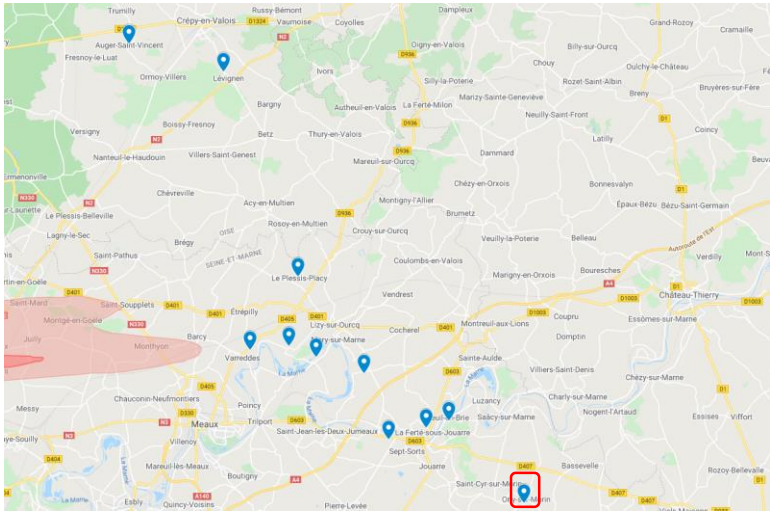
			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
B744	2	0.18%	**55.4**	55.4	**67.1**	67.1	**49.8**	49.8	1411	1411	4024	4024	20	20
AT43	1	0.09%	**55.1**	55.1	**66.4**	66.4	**49.6**	49.6	1213	1213	2374	2374	31	31
A35K	1	0.09%	**54.3**	54.3	**68.8**	68.8	**50.6**	50.6	2040	2040	2094	2094	77	77
B763	14	1.27%	**54.3**	55.5	**66.5**	67.5	**49.5**	50.5	1527	1479	2558	2353	48	46
CL60	1	0.09%	**54.1**	54.1	**63.7**	63.7	**49.7**	49.7	1280	1280	2008	2008	40	40
B752	6	0.54%	**54.0**	54.4	**64.4**	66.1	**49.0**	50.1	1503	1543	2267	1991	52	53
BCS1	1	0.09%	**53.9**	53.9	**63.1**	63.1	**46.6**	46.6	1502	1502	3398	3398	26	26
AT72	14	1.27%	**53.5**	52.4	**65.3**	65.2	**48.3**	47.3	1392	1231	2697	2490	38	39
CRJ9	1	0.09%	**52.0**	52.0	**64.5**	64.5	**48.3**	48.3	1222	1222	2187	2187	34	34
E195	1	0.09%	**48.3**	48.3	**63.0**	63.0	**44.3**	44.3	1405	1405	4963	4963	16	16
E145	1	0.07%	**44.0**	44.0	**57.7**	57.7	**39.2**	39.2	1247	1247	3279	3279	22	22

FICHE DE RÉSULTATS – 77750-ORLY-OUCHETTES

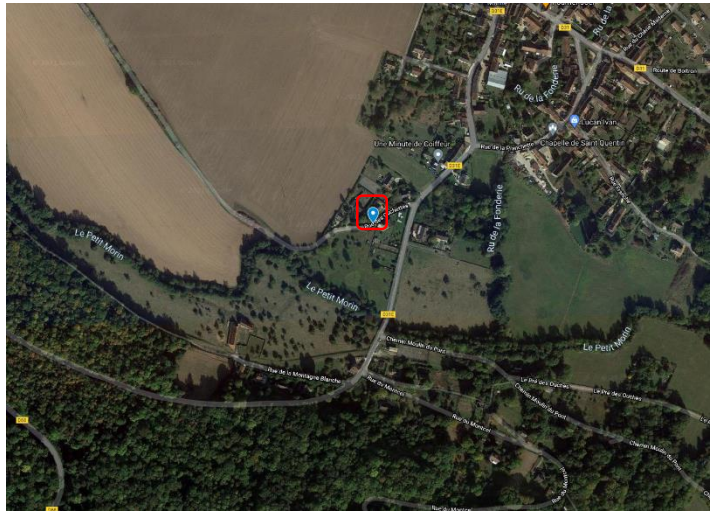
61 Rue des Ouchettes – 77750-ORLY-SUR-MORIN

Latitude/Longitude : **48.90136, 3.22672**
Altitude du point de mesure : 72 m

Localisation du site







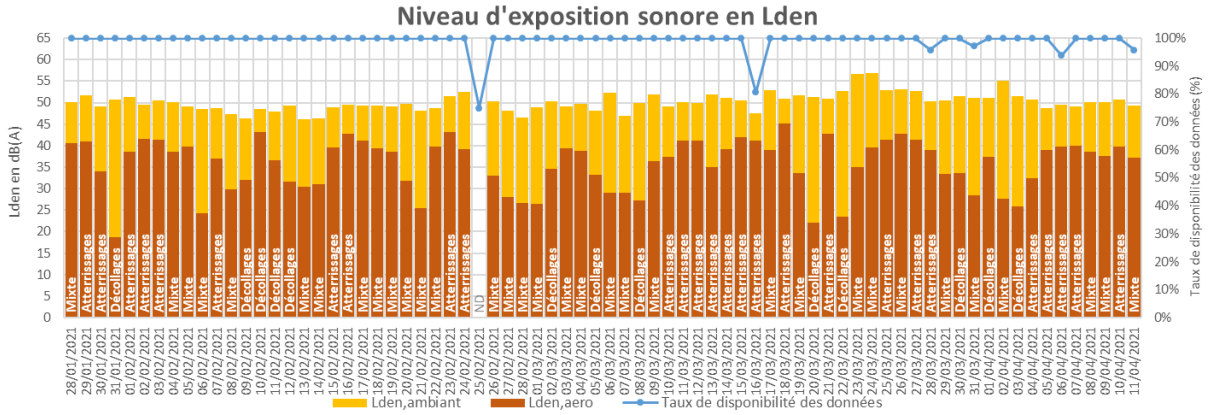
77750-ORLY-OUCHETTES - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

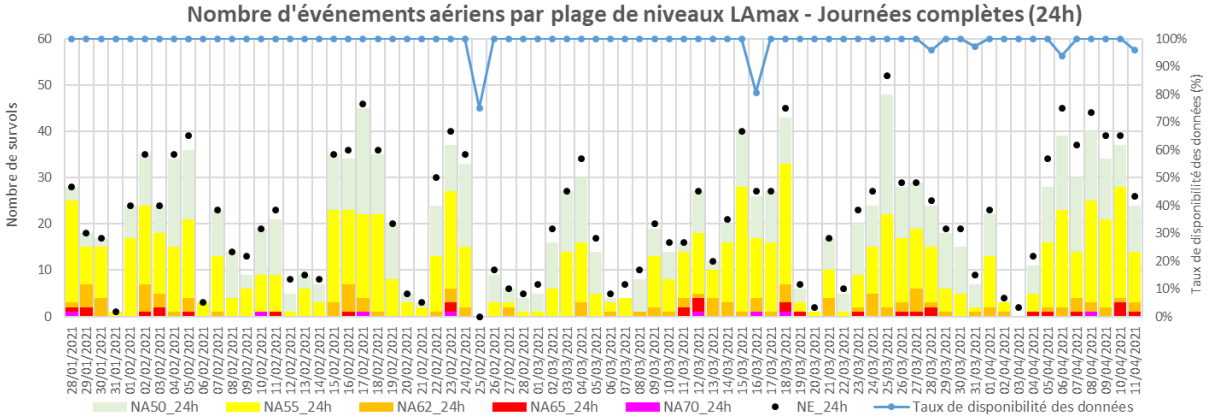
Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	368	34%	**56.1**	55.8	**67.2**	67.0	**50.6**	50.3	1849	1817	2651	2415	53	54
A330s	71	6%	**57.2**	56.6	**68.3**	68.6	**51.2**	50.8	1857	1855	2774	2605	50	47
A350s	37	3%	**58.3**	58.8	**69.7**	69.7	**51.9**	52.4	1932	1924	2484	2305	60	60
B737s	138	13%	**56.5**	56.4	**67.8**	67.8	**50.8**	50.5	1886	1860	2731	2472	51	48
B777s	149	14%	**56.4**	56.3	**67.8**	68.2	**50.8**	50.6	1895	1861	2656	2472	55	52
B787s	55	5%	**57.9**	57.6	**68.8**	68.9	**51.7**	51.3	1697	1612	2363	2313	55	54
E170	58	5%	**55.6**	55.5	**66.3**	65.9	**50.2**	49.7	1741	1810	2935	2421	49	49
E190s	64	6%	**56.5**	56.5	**68.3**	68.1	**50.9**	50.6	1814	1888	2745	2373	52	50
Autres	154	14%	**56.2**	56.1	**67.6**	67.8	**50.8**	50.7	2008	2034	2662	2447	57	58

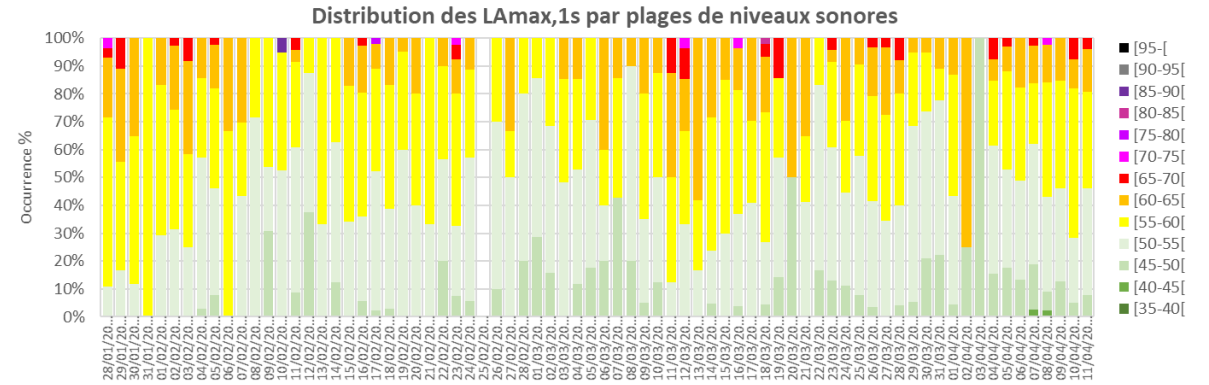
77750-ORLY-OUCHETTES - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

Famille d'avions	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
			Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A320s	333	38%	**56.3**	56.2	**67.4**	67.1	**50.7**	50.3	1801	1771	2633	2382	52	52
A330s	58	7%	**57.2**	56.5	**68.2**	68.4	**51.0**	50.4	1817	1841	2868	2723	46	43
A350s	35	4%	**58.0**	58.6	**69.3**	69.5	**51.7**	52.3	1925	1924	2507	2305	59	58
B737s	117	13%	**56.8**	56.5	**68.0**	68.0	**51.1**	50.8	1819	1787	2721	2464	49	46
B777s	107	12%	**56.6**	56.4	**68.0**	68.2	**50.9**	50.8	1801	1788	2648	2412	52	50
B787s	51	6%	**58.0**	57.6	**69.0**	69.2	**51.7**	51.3	1658	1592	2375	2363	53	51
E170	56	6%	**55.7**	55.5	**66.5**	65.9	**50.3**	49.9	1718	1777	2926	2421	48	49
E190s	63	7%	**56.4**	56.3	**68.2**	68.0	**50.8**	50.5	1818	1896	2763	2381	51	50
Autres	56	6%	**57.4**	57.5	**68.7**	68.9	**51.8**	52.0	1725	1718	2482	2340	52	52

77750-ORLY-OUCHETTES - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Journées complètes (24h)

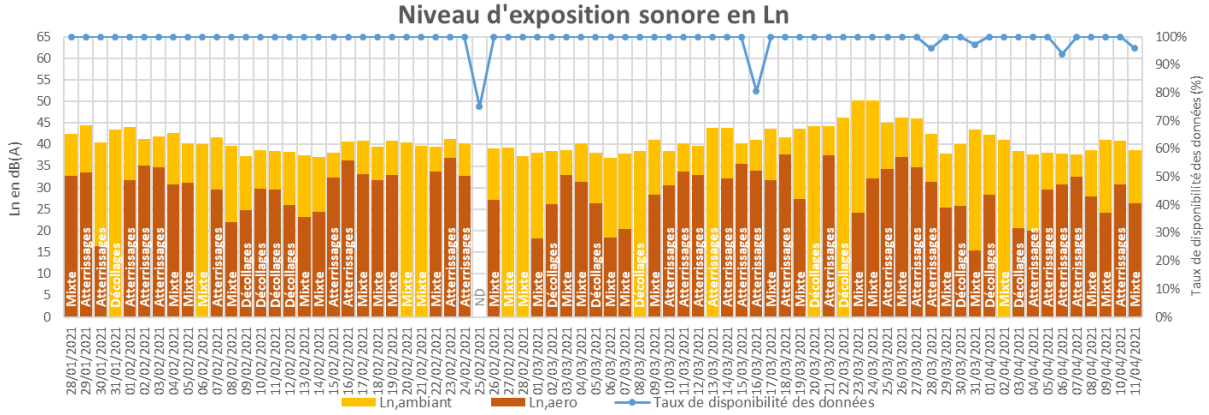


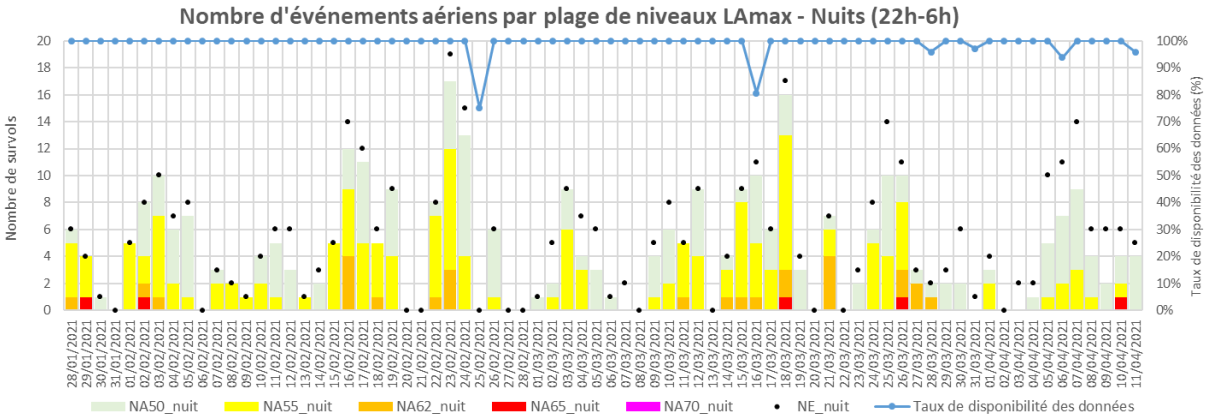


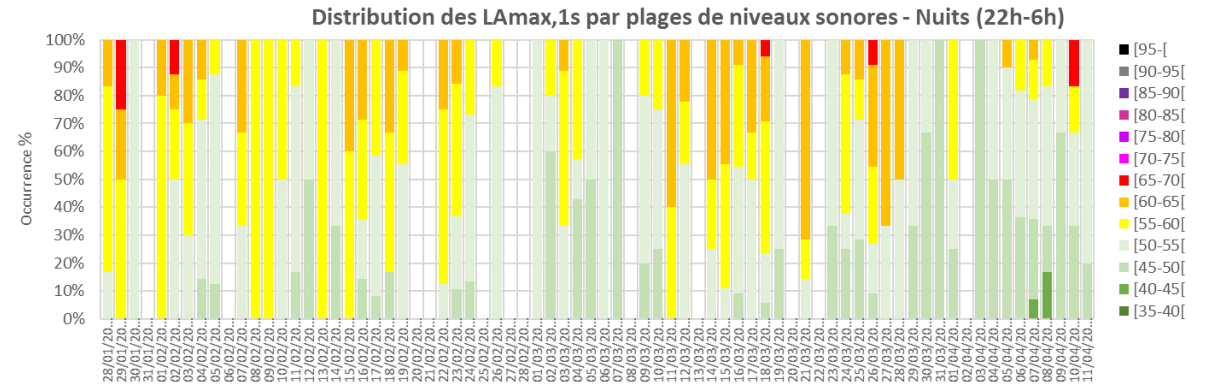


		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
% données disponibles	Journée complète (24h)	99.2%	100.0%	98.9%
LAeq ambiant	Lden	50.7	50.2	50.6
	Journée (6h-18h)	49.7	49.8	49.6
	Soirée (18h-22h)	45.3	44.3	45.2
	Nuit (22h-6h)	42.0	41.2	41.9
LAeq aérien	Lden	**38.5**	**35.1**	**40.6**
	Journée (6h-18h)	35.5	35.4	36.7
	Soirée (18h-22h)	32.7	28.4	34.8
	Nuit (22h-6h)	31.1	25.4	33.5
% de bruit aérien	Lden	6%	3%	10%
	Journée (6h-18h)	4%	4%	5%
	Soirée (18h-22h)	6%	3%	9%
	Nuit (22h-6h)	8%	3%	15%

77750-ORLY-OUCHETTES - Principaux indicateurs de bruit sur l'ensemble de la période de mesures – Nuits (22h-6h)



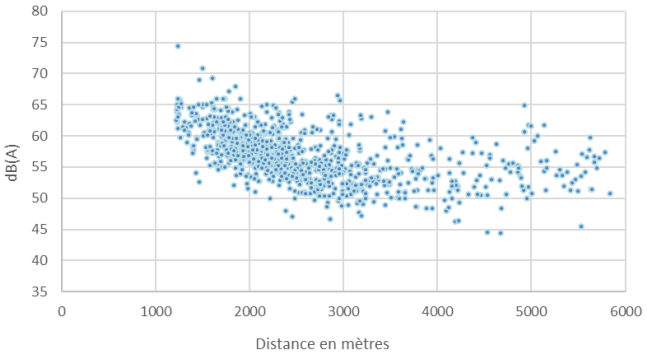




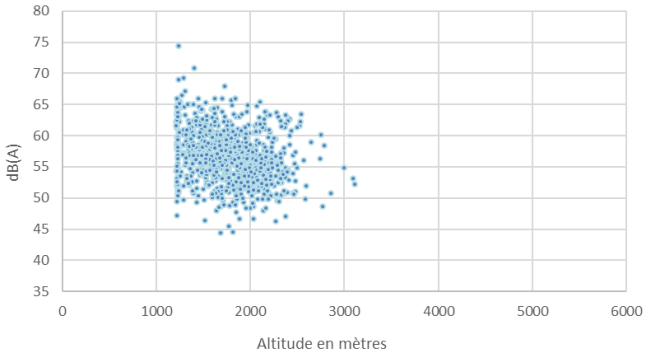
		TOUS MOUVEMENTS CONFONDUS	DECOLLAGES	ATTERRISSAGES
Nombre moyen de survols	Journée complète (24h)	**22**	**12**	**29**
	Journée (6h-18h)	12	8	15
	Soirée (18h-22h)	4	2	6
	Nuit (22h-6h)	6	3	8
NA50	Journée complète (24h)	21	10	27
	Journée (6h-18h)	12	7	15
	Soirée (18h-22h)	5	1	6
	Nuit (22h-6h)	5	2	7
NA55	Journée complète (24h)	13	4	18
	Journée (6h-18h)	8	3	11
	Soirée (18h-22h)	3	1	3
	Nuit (22h-6h)	3	1	4
NA62	Journée complète (24h)	3	0	4
	Journée (6h-18h)	2	0	2
	Soirée (18h-22h)	1	0	1
	Nuit (22h-6h)	1	0	1
NA65	Journée complète (24h)	1	0	1
	Journée (6h-18h)	1	0	1
	Soirée (18h-22h)	1	0	0
	Nuit (22h-6h)	1	0	0
NA70	Journée complète (24h)	1	0	0
	Journée (6h-18h)	1	0	0
	Soirée (18h-22h)	1	0	0
	Nuit (22h-6h)	1	0	0

77750-ORLY-OUCHETTES - Indicateurs événementiels en fonction des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

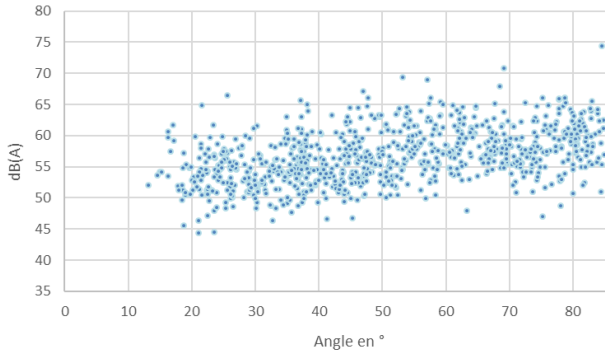
LAmax vs distance oblique



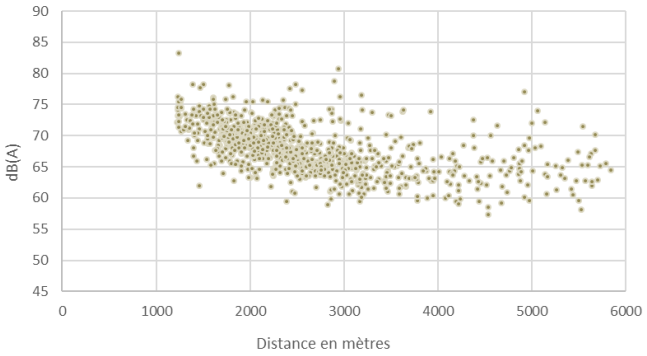
LAmax vs altitude



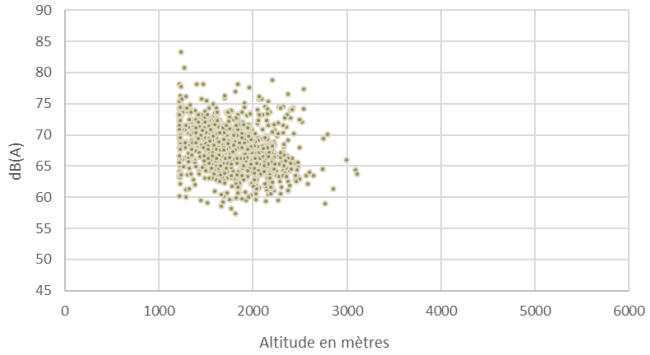
LAmax vs angle d'élévation



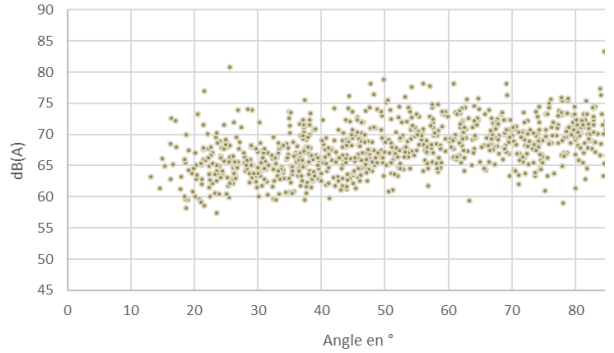
SEL vs distance oblique



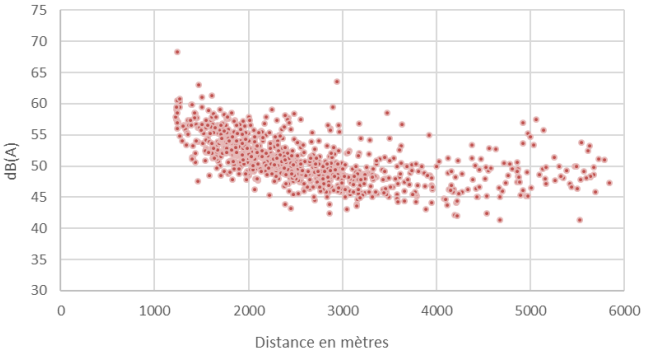
SEL vs altitude



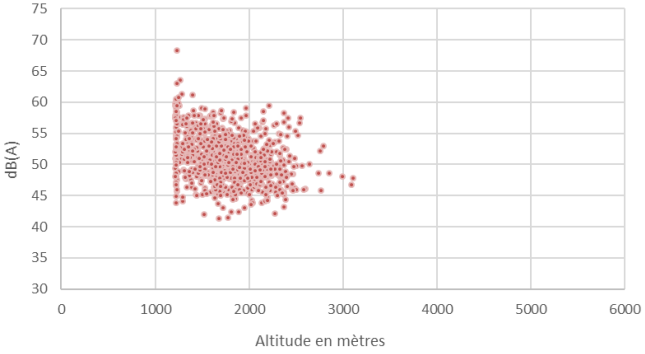
SEL vs angle d'élévation



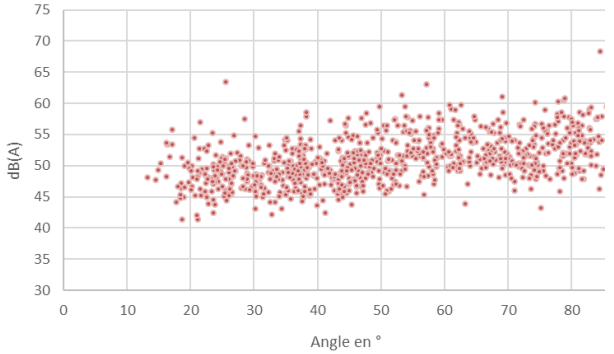
LAeq,evt vs distance oblique



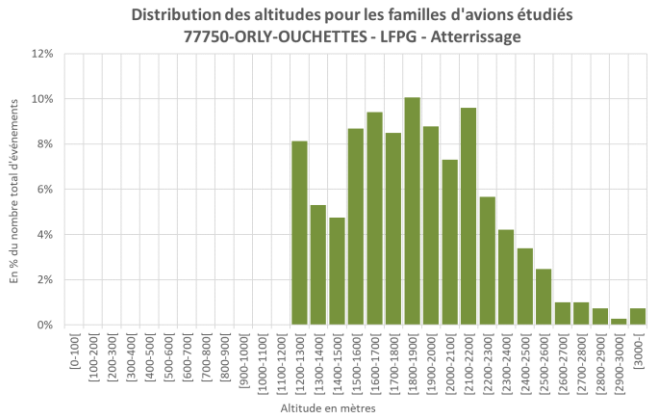
LAeq,evt vs altitude

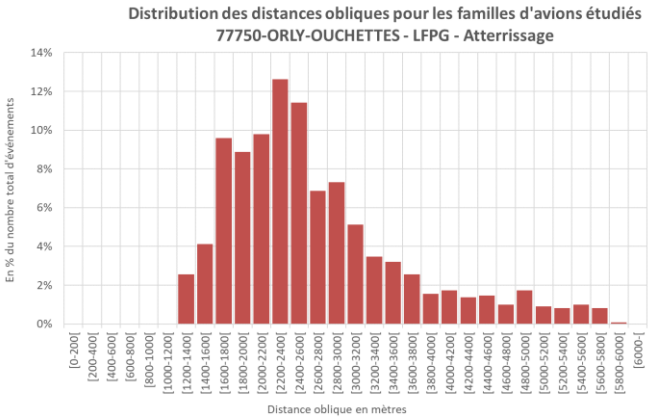


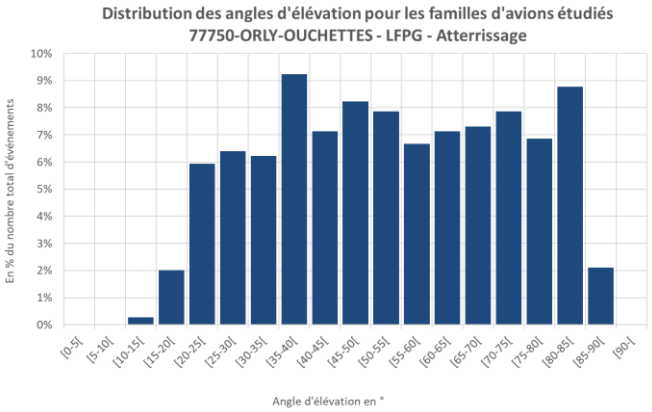
LAeq,evt vs angle d'élévation



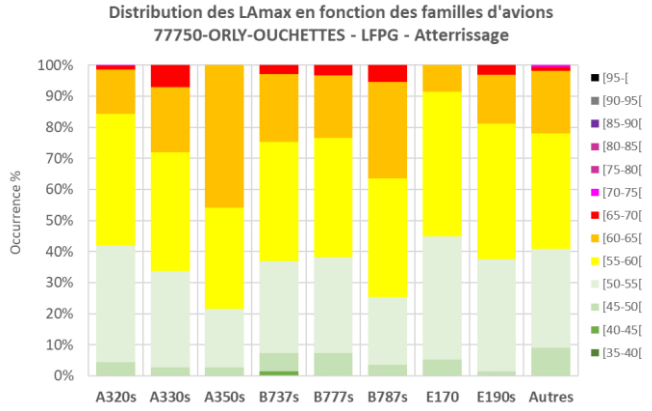
77750-ORLY-OUCHETTES - Distribution des conditions de survol – Pour l'ensemble des atterrissages

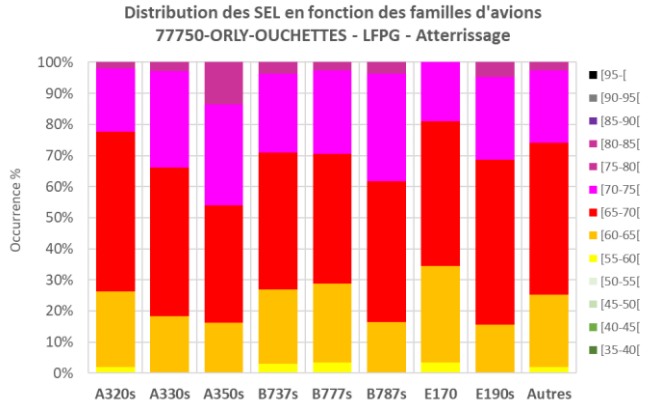


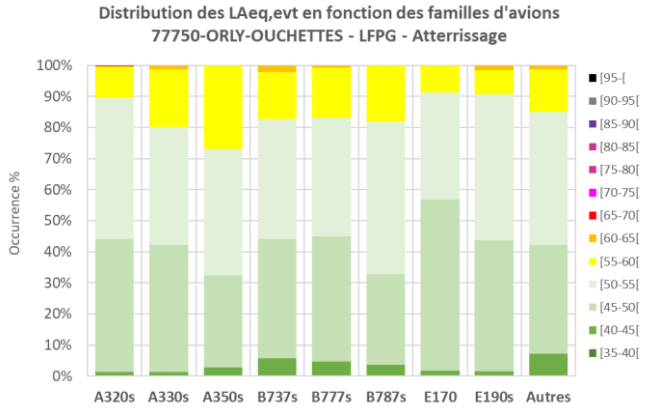




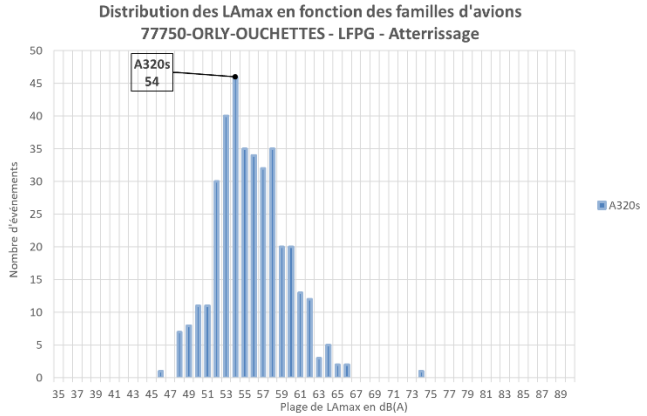
77750-ORLY-OUCHETTES - Distribution des indicateurs événementiels – Pour l'ensemble des atterrissages

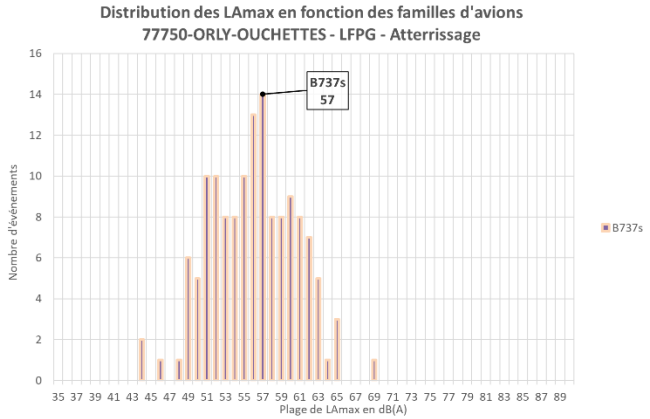


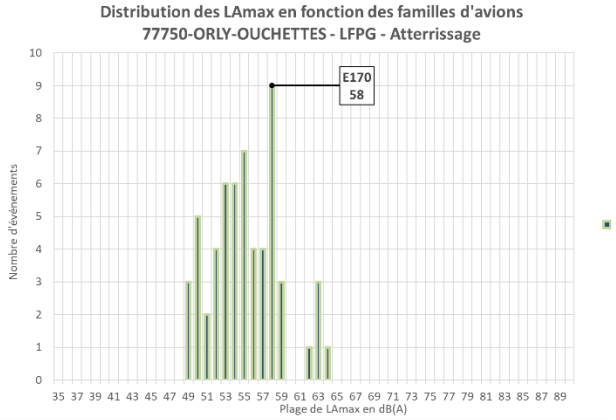


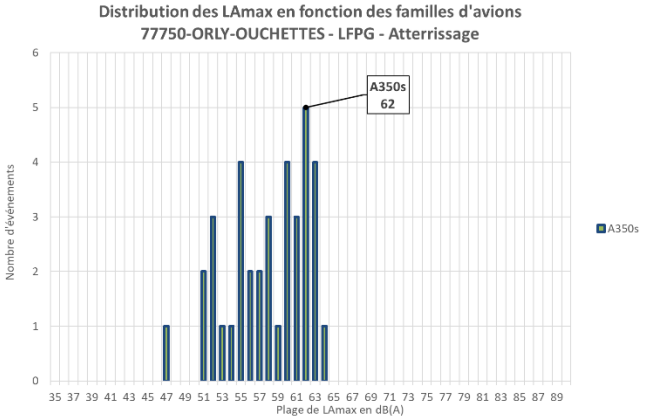


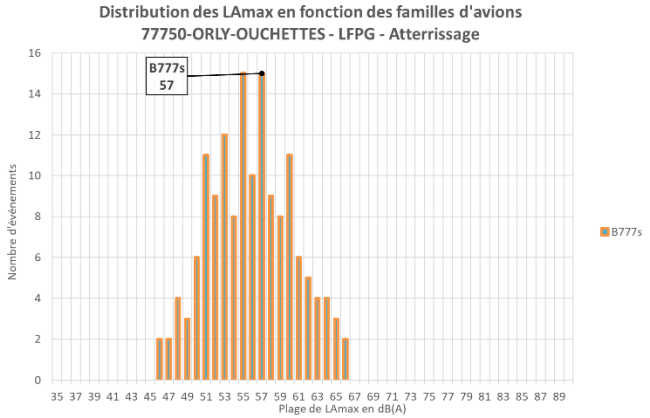
77750-ORLY-OUCHETTES - Distribution des LAMAX,1s – Pour l'ensemble des atterrissages

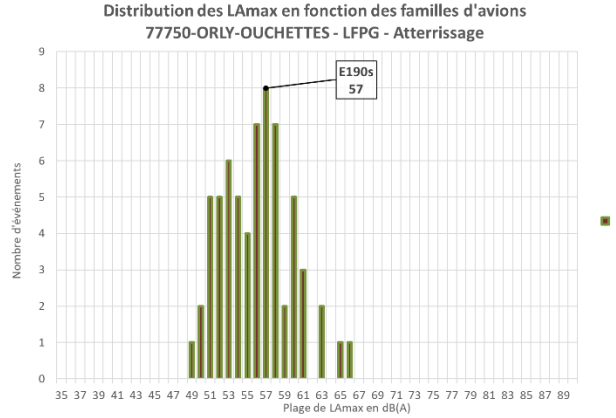


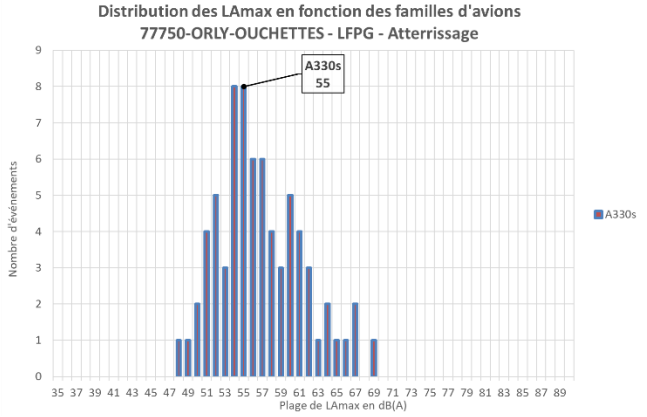


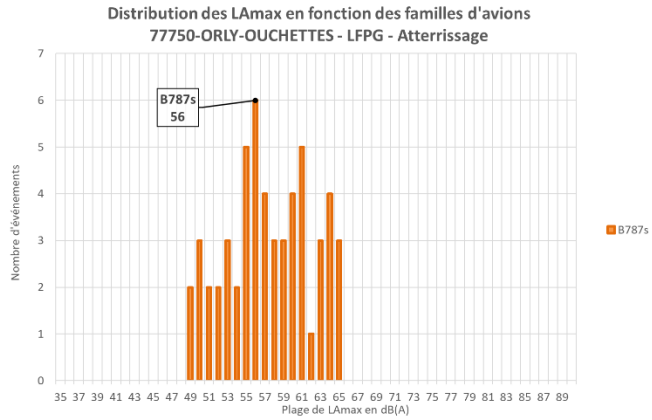


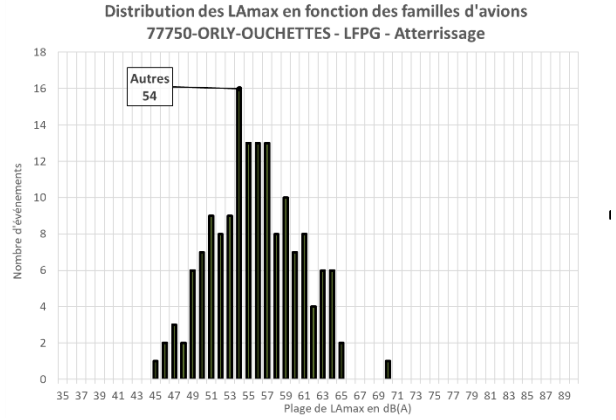




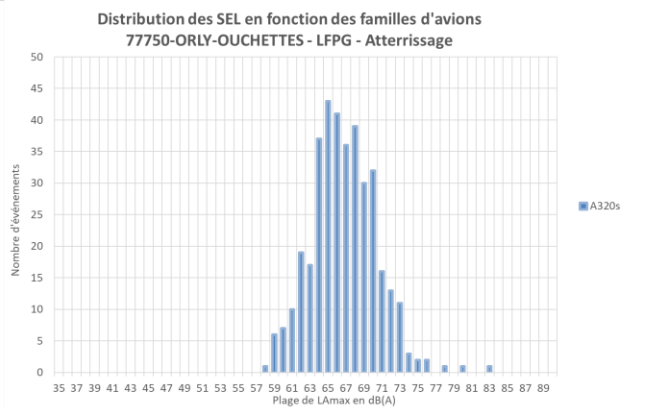


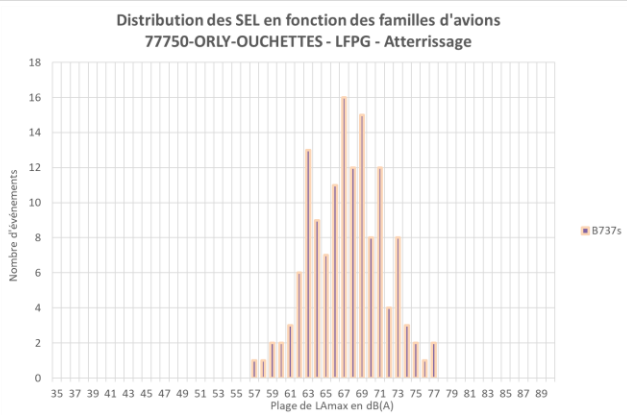


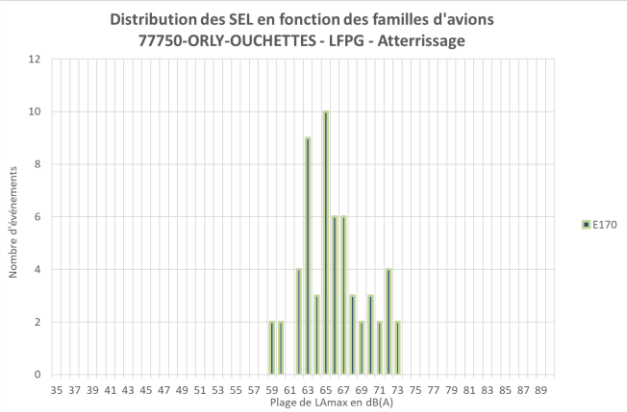


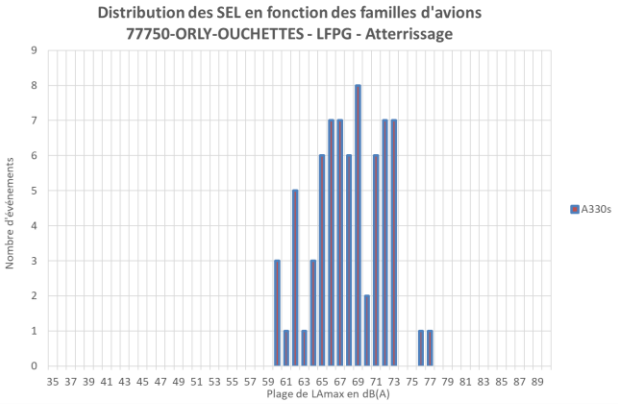


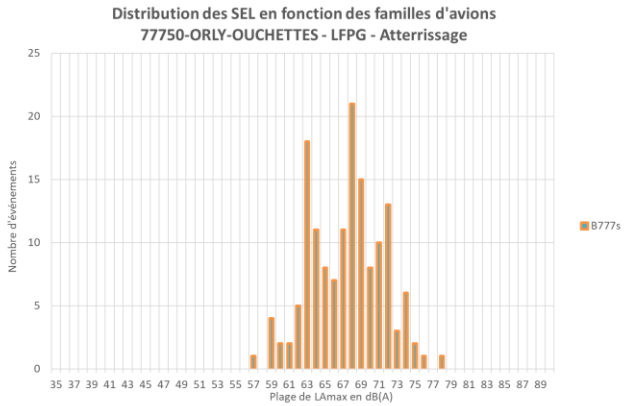
77750-ORLY-OUCHETTES - Distribution des SEL – Pour l'ensemble des atterrissages

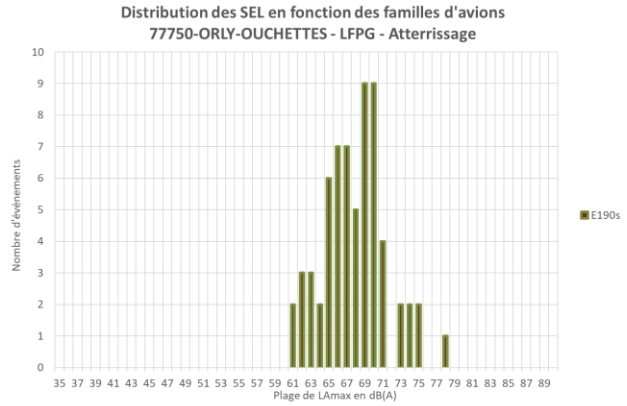


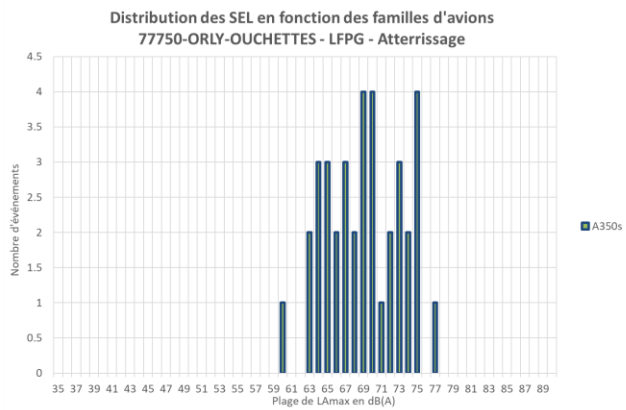


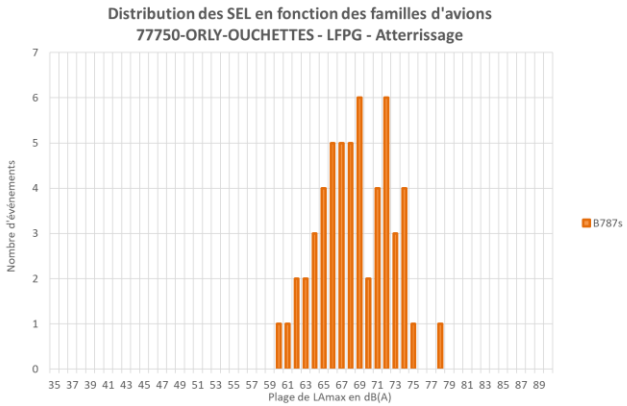


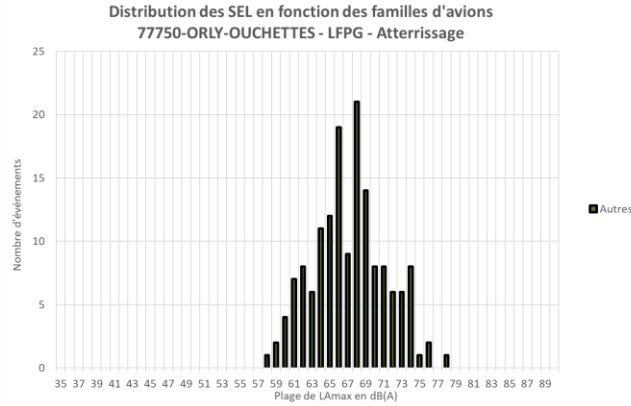




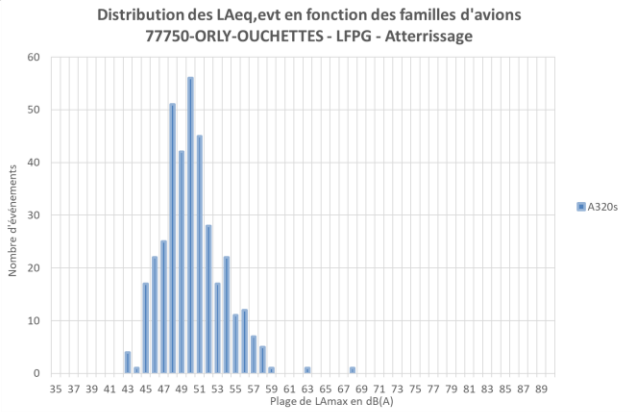


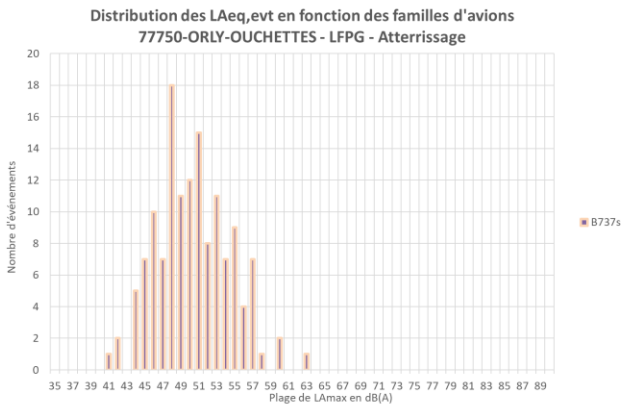


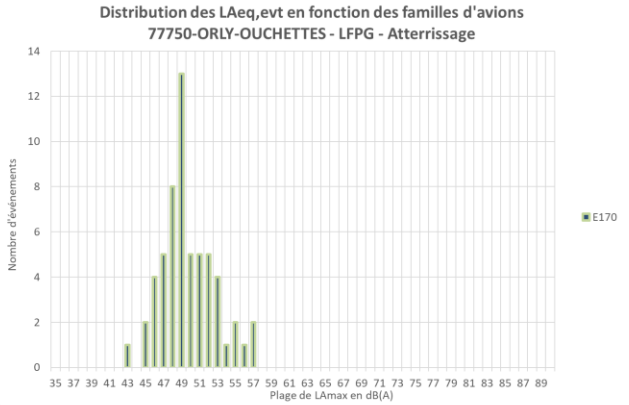


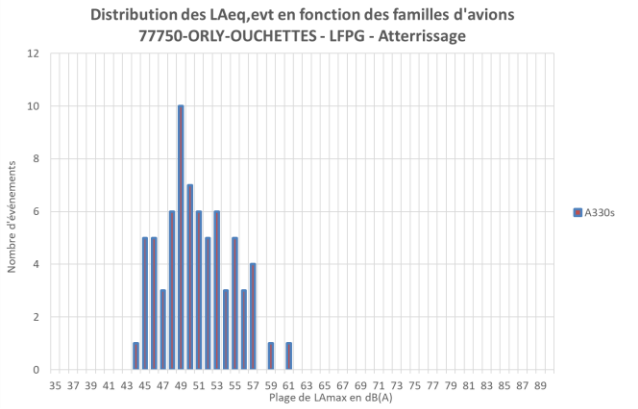


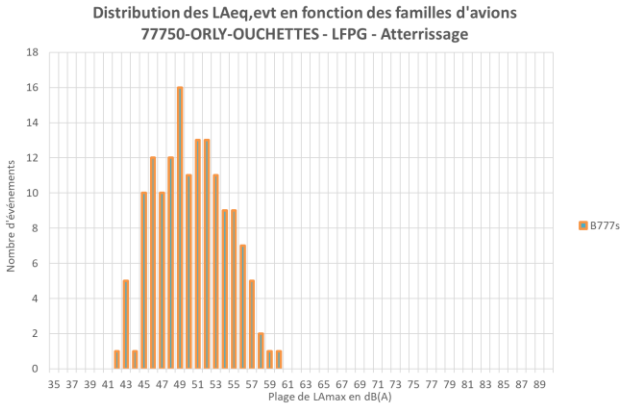
77750-ORLY-OUCHETTES - Distribution des LAeq,evt – Pour l'ensemble des atterrissages

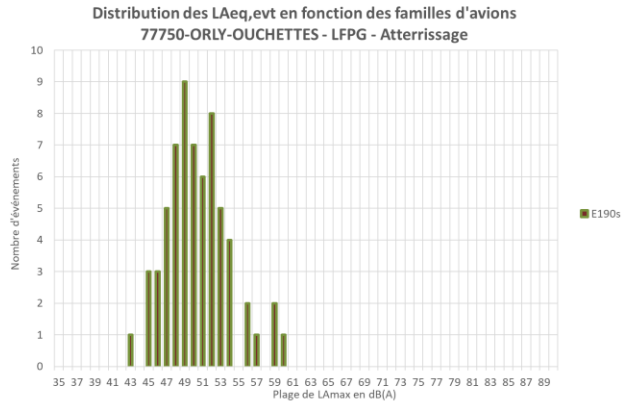


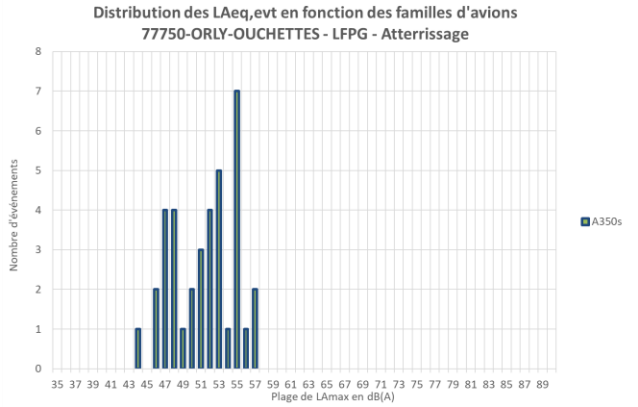


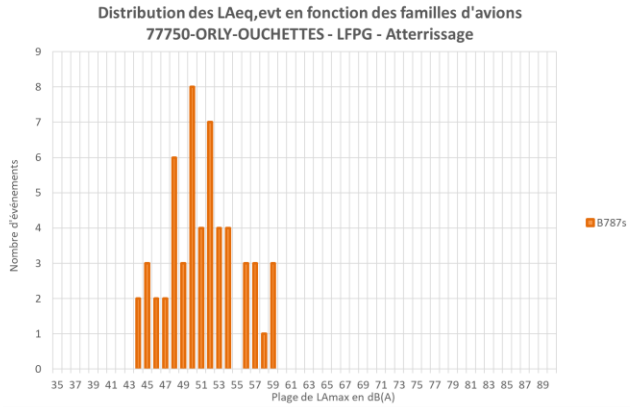


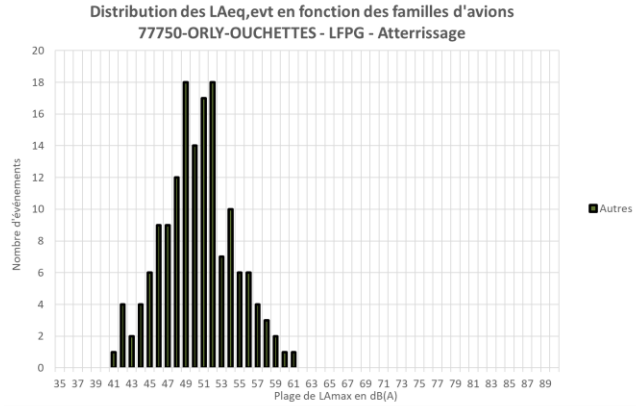












77750-ORLY-OUCHETTES - Distribution des indicateurs acoustiques par familles d'avions – Pour l'ensemble des atterrissages

	LAmax,1s									SEL									LAeq,evt								
dB(A)	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres	A320s	A330s	A350s	B737s	B777s	B787s	E170	E190s	Autres
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	4
43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	5	0	1	1	2
44	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	5	1	2	0	0	4
45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	5	0	7	10	3	2	3	6
46	1	0	0	1	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	5	2	10	12	2	4	3	9
47	0	0	1	0	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	3	4	7	10	2	5	5	9
48	7	1	0	1	4	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51	6	4	18	12	6	8	7	12
49	8	1	0	6	3	2	3	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	10	1	11	16	3	13	9	18
50	11	2	0	5	6	3	5	2	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56	7	2	12	11	8	5	7	14
51	11	4	2	10	11	2	2	5	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	6	3	15	13	4	5	6	17
52	30	5	3	10	9	2	4	5	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	5	4	8	13	7	5	8	18
53	40	3	1	8	12	3	6	6	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	6	5	11	11	4	4	5	7
54	46	8	1	8	8	2	6	5	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	3	1	7	9	4	1	4	10
55	35	8	4	10	15	5	7	4	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	5	7	9	9	0	2	0	6
56	34	6	2	13	10	6	4	7	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	3	1	4	7	3	1	2	6
57	32	6	2	14	15	4	4	8	13	0	0	0	1	1	0	0	0	0	7	4	2	7	5	3	2	1	4
58	35	4	3	8	9	3	9	7	8	1	0	0	1	0	0	0	0	1	5	0	0	1	2	1	0	0	3
59	20	3	1	8	8	3	3	2	10	6	0	0	2	4	0	2	0	2	1	1	0	0	1	3	0	2	2
60	20	5	4	9	11	4	0	5	7	7	3	1	2	2	1	2	0	4	0	0	0	2	1	0	0	1	1
61	13	4	3	8	6	5	0	3	8	10	1	0	3	2	1	0	2	7	0	1	0	0	0	0	0	0	1
62	12	3	5	7	5	1	1	0	4	19	5	0	6	5	2	4	3	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
63	3	1	4	5	4	3	3	2	6	17	1	2	13	18	2	9	3	6	1	0	0	1	0	0	0	0	0
64	5	2	1	1	4	4	1	0	6	37	3	3	9	11	3	3	2	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
65	2	1	0	3	3	3	0	1	2	43	6	3	7	8	4	10	6	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
66	2	1	0	0	2	0	0	1	0	41	7	2	11	7	5	6	7	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0
67	0	2	0	0	0	0	0	0	0	36	7	3	16	11	5	6	7	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39	6	2	12	21	5	3	5	21	1	0	0	0	0	0	0	0	0
69	0	1	0	1	0	0	0	0	0	30	8	4	15	15	6	2	9	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	0	0	0	0	0	0	0	0	1	32	2	4	8	8	2	3	9	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	6	1	12	10	4	2	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	7	2	4	13	6	4	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	7	3	8	3	3	2	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	2	3	6	4	0	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4	2	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
89	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

77750-ORLY-OUCHETTES - Indicateurs moyens par familles d'avions pour l'ensemble des atterrissages

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A388	3	0.27%	**62.9**	63.1	**73.5**	74.3	**55.6**	56.5	1858	1881	2252	2412	58	54
PC12	1	0.09%	**61.6**	61.6	**71.9**	71.9	**56.5**	56.5	1656	1656	1703	1703	76	76
B78X	11	1.01%	**61.0**	60.5	**71.2**	71.6	**54.0**	53.4	1599	1565	2026	2087	56	54
C56X	1	0.09%	**60.5**	60.5	**70.9**	70.9	**55.4**	55.4	1245	1245	1349	1349	67	67
A310	11	1.01%	**60.5**	62.2	**71.3**	72.0	**53.4**	53.5	2368	2401	2943	2623	61	59
B744	2	0.18%	**60.2**	60.2	**71.8**	71.8	**54.2**	54.2	1402	1402	2751	2751	36	36
MD11	5	0.46%	**59.8**	58.5	**71.2**	69.7	**54.4**	51.9	2146	2258	2473	2308	65	66
A306	2	0.18%	**59.5**	59.5	**71.7**	71.7	**54.1**	54.1	1863	1863	2510	2510	48	48
DH8D	6	0.55%	**59.5**	59.1	**70.1**	69.9	**52.8**	52.4	1646	1633	2186	2156	54	55
C510	1	0.09%	**59.0**	59.0	**69.3**	69.3	**53.4**	53.4	1230	1230	1338	1338	67	67
A20N	13	1.19%	**58.6**	56.7	**69.5**	67.5	**53.0**	52.7	1617	1606	2028	1920	60	62
CRJ9	2	0.18%	**58.4**	58.4	**71.4**	71.4	**53.5**	53.5	1531	1531	2836	2836	37	37
A359	37	3.38%	**58.3**	58.8	**69.7**	69.7	**51.9**	52.4	1932	1924	2484	2305	60	60
B738	49	4.48%	**57.9**	57.4	**69.2**	69.3	**52.0**	51.7	1916	1965	2683	2447	52	53
A333	1	0.09%	**57.8**	57.8	**69.6**	69.6	**50.2**	50.2	2146	2146	3032	3032	45	45
B789	34	3.11%	**57.7**	57.5	**68.6**	68.5	**51.5**	51.1	1755	1679	2352	2327	58	62
B733	23	2.10%	**57.7**	57.2	**68.5**	68.0	**52.0**	50.9	1671	1622	2397	2443	51	47
BCS1	3	0.27%	**57.5**	55.0	**68.5**	66.5	**51.8**	49.1	1831	1845	2137	2251	62	61
A332	67	6.12%	**57.4**	56.6	**68.4**	68.6	**51.3**	50.9	1848	1849	2765	2566	50	47
B77L	33	3.02%	**56.9**	57.0	**68.3**	68.5	**51.3**	51.2	2061	2155	2610	2529	63	68
B737	12	1.10%	**56.8**	55.9	**68.2**	67.9	**50.4**	50.1	1845	1745	2583	2413	55	50
E190	63	5.76%	**56.6**	56.6	**68.3**	68.1	**51.0**	50.7	1816	1896	2733	2365	52	50
A319	108	9.87%	**56.5**	55.8	**67.6**	67.7	**50.9**	50.6	1793	1743	2541	2340	53	54
B77W	90	8.23%	**56.4**	56.0	**67.9**	68.2	**50.9**	50.5	1816	1794	2697	2445	51	48
A21N	23	2.10%	**56.1**	56.3	**67.5**	67.1	**51.0**	50.6	1741	1754	2368	2120	56	59
E75S	7	0.64%	**56.0**	56.9	**68.0**	68.4	**50.8**	51.1	1483	1369	2466	2329	44	50
A318	93	8.50%	**55.9**	55.5	**66.9**	66.7	**50.3**	49.9	1885	1824	2885	2575	51	46
A320	118	10.79%	**55.8**	55.5	**67.0**	66.5	**50.5**	50.4	1906	1890	2624	2458	55	55
AT75	15	1.37%	**55.8**	56.1	**67.3**	67.8	**50.4**	51.1	2010	1947	2637	2464	55	52
AT43	15	1.37%	**55.7**	55.8	**67.0**	66.9	**50.1**	50.5	2139	2178	3197	2999	50	49
E170	58	5.30%	**55.6**	55.5	**66.3**	65.9	**50.2**	49.7	1741	1810	2935	2421	49	49
B772	26	2.38%	**55.5**	55.2	**66.6**	66.2	**49.8**	49.4	1956	1959	2572	2468	56	54
B788	10	0.91%	**55.5**	54.6	**67.2**	66.0	**49.7**	48.4	1607	1518	2770	2746	42	41
A321	13	1.19%	**55.1**	57.0	**66.1**	67.6	**49.3**	50.1	1969	1845	3258	2594	48	50

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
AT72	33	3.02%	**54.9**	55.8	**66.3**	66.7	**49.7**	50.6	1909	1928	2812	2449	53	52
B763	24	2.19%	**54.9**	54.1	**66.7**	65.7	**50.0**	49.4	2094	2155	2623	2491	60	64
B734	53	4.84%	**54.7**	55.1	**66.2**	66.3	**49.4**	48.8	1954	1929	2953	2848	48	43
FA7X	1	0%	**54.6**	54.6	**65.7**	65.7	**50.2**	50.2	2163	2163	2322	2322	69	69
G280	1	0%	**54.5**	54.5	**66.0**	66.0	**49.7**	49.7	1863	1863	2984	2984	39	39
B752	20	1.83%	**54.2**	54.1	**65.8**	65.9	**49.5**	49.2	2253	2187	2482	2450	68	68
A339	3	0.27%	**52.9**	52.1	**64.8**	62.8	**48.3**	46.3	1973	1955	2904	2978	45	40
B739	1	0.09%	**51.0**	51.0	**63.6**	63.6	**46.2**	46.2	2272	2272	2781	2781	55	55
PRM1	1	0.09%	**50.7**	50.7	**61.4**	61.4	**48.6**	48.6	2852	2852	2895	2895	80	80
E195	1	0.09%	**50.1**	50.1	**65.1**	65.1	**46.7**	46.7	1659	1659	3508	3508	28	28

77750-ORLY-OUCHETTES - Indicateurs moyens par familles d'avions pour les atterrissages vers LFPG QFU 26 (doublet Sud)

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
A388	3	0.34%	**62.9**	63.1	**73.5**	74.3	**55.6**	56.5	1858	1881	2252	2412	58	54
A310	5	0.57%	**62.9**	62.6	**73.7**	74.1	**55.8**	55.9	2305	2334	2810	2453	60	59
PC12	1	0.11%	**61.6**	61.6	**71.9**	71.9	**56.5**	56.5	1656	1656	1703	1703	76	76
AT43	1	0.11%	**61.6**	61.6	**73.3**	73.3	**57.4**	57.4	1213	1213	1381	1381	61	61
B78X	11	1.26%	**61.0**	60.5	**71.2**	71.6	**54.0**	53.4	1599	1565	2026	2087	56	54
C56X	1	0.11%	**60.5**	60.5	**70.9**	70.9	**55.4**	55.4	1245	1245	1349	1349	67	67
B752	2	0.23%	**60.5**	60.5	**72.5**	72.5	**55.4**	55.4	1610	1610	1709	1709	71	71
B744	2	0.23%	**60.2**	60.2	**71.8**	71.8	**54.2**	54.2	1402	1402	2751	2751	36	36
B77L	7	0.80%	**59.9**	57.9	**69.9**	69.0	**52.9**	52.2	1796	1754	2293	2352	60	58
A306	2	0.23%	**59.5**	59.5	**71.7**	71.7	**54.1**	54.1	1863	1863	2510	2510	48	48
DH8D	6	0.68%	**59.5**	59.1	**70.1**	69.9	**52.8**	52.4	1646	1633	2186	2156	54	55
C510	1	0.11%	**59.0**	59.0	**69.3**	69.3	**53.4**	53.4	1230	1230	1338	1338	67	67
A20N	13	1.48%	**58.6**	56.7	**69.5**	67.5	**53.0**	52.7	1617	1606	2028	1920	60	62
CRJ9	2	0.23%	**58.4**	58.4	**71.4**	71.4	**53.5**	53.5	1531	1531	2836	2836	37	37
A359	35	4.00%	**58.0**	58.6	**69.3**	69.5	**51.7**	52.3	1925	1924	2507	2305	59	58
A333	1	0.11%	**57.8**	57.8	**69.6**	69.6	**50.2**	50.2	2146	2146	3032	3032	45	45
B738	43	4.91%	**57.8**	57.4	**69.1**	69.3	**51.9**	51.7	1887	1918	2729	2448	50	50
B733	21	2.40%	**57.7**	57.2	**68.5**	67.7	**52.1**	50.5	1643	1618	2405	2464	50	47
B789	31	3.54%	**57.5**	57.3	**68.6**	68.7	**51.5**	51.3	1716	1612	2369	2363	56	60
BCS1	3	0.34%	**57.5**	55.0	**68.5**	66.5	**51.8**	49.1	1831	1845	2137	2251	62	61
A332	54	6.16%	**57.4**	56.5	**68.4**	68.4	**51.2**	50.6	1802	1829	2863	2700	47	43
B737	9	1.03%	**57.0**	56.0	**68.3**	67.9	**50.3**	50.5	1722	1719	2691	2437	47	45
A319	96	10.96%	**56.6**	56.4	**67.7**	67.9	**51.0**	50.7	1745	1733	2547	2304	52	51
E190	62	7.08%	**56.5**	56.5	**68.3**	68.1	**50.9**	50.6	1821	1905	2751	2373	52	50
B77W	79	9.02%	**56.5**	56.4	**68.1**	68.3	**51.0**	50.6	1766	1744	2701	2410	50	47
A21N	21	2.40%	**56.3**	56.3	**67.7**	67.1	**51.1**	50.6	1715	1721	2225	2120	57	59
A318	84	9.59%	**56.1**	55.6	**67.0**	66.5	**50.4**	49.9	1833	1773	2865	2545	50	45
A320	107	12.21%	**56.0**	55.6	**67.2**	66.8	**50.5**	50.4	1856	1856	2624	2448	54	54
B772	21	2.40%	**55.8**	55.5	**66.8**	66.0	**49.9**	49.3	1936	1899	2565	2458	55	52
E75S	6	0.68%	**55.8**	56.0	**67.5**	67.3	**50.5**	50.7	1426	1362	2489	2053	43	41
E170	56	6.39%	**55.7**	55.5	**66.5**	65.9	**50.3**	49.9	1718	1777	2926	2421	48	49
A321	12	1.37%	**55.7**	57.1	**66.7**	67.7	**49.8**	50.1	1877	1840	3151	2558	48	51
B788	9	1.03%	**55.7**	55.6	**67.4**	66.0	**49.9**	48.6	1533	1502	2823	2746	37	37

			LAmax,1s		SEL		LAeq,evt		Altitude (m)		Distance oblique (m)		Angle d'élévation (°)	
Type avion	Nombre de survols	En % du nombre total de vols	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
B734	44	5.02%	**55.3**	55.4	**66.7**	66.5	**50.0**	49.4	1857	1860	2870	2701	47	42
AT72	9	1.03%	**54.9**	55.8	**66.4**	68.4	**50.1**	51.9	1622	1685	2671	2003	47	39
G280	1	0.11%	**54.5**	54.5	**66.0**	66.0	**49.7**	49.7	1863	1863	2984	2984	39	39
AT75	4	0.46%	**54.2**	54.2	**66.2**	67.0	**49.0**	49.8	1748	1825	2736	2424	44	47
A339	3	0.34%	**52.9**	52.1	**64.8**	62.8	**48.3**	46.3	1973	1955	2904	2978	45	40
B763	6	0.68%	**51.8**	50.7	**63.2**	62.0	**46.3**	45.5	1855	1778	2917	2831	47	40
PRM1	1	0.11%	**50.7**	50.7	**61.4**	61.4	**48.6**	48.6	2852	2852	2895	2895	80	80
E195	1	0.11%	**50.1**	50.1	**65.1**	65.1	**46.7**	46.7	1659	1659	3508	3508	28	28

RÉSULTATS DES MESURES DE BRUIT AÉRIEN RÉALISEES EN 2021 DANS LE CADRE DE L'EXPERIMENTATION LIVE TRIALS

JUIN 2021

BRUITPARIF
CENTRE D'ÉVALUATION TECHNIQUE
DE L'ENVIRONNEMENT SONORE EN ÎLE-DE-FRANCE

Axe Pleyel 4 – B104
32 boulevard Ornano
93200 Saint-Denis

01 83 65 40 40
demande@bruitparif.fr

BRUITPARIF