

Bilan travaux Circulation Aérienne Cannes septembre 2016



Mandat d'étude printemps 2015

Suite à CCE CANNES du 14/04/2015 :

Lancement études diversification des procédures d'approche, notamment par le Nord-Ouest afin de disposer à terme d'alternatives au trombone



D S N A



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

Mandat d'étude printemps 2015

Les dispositifs étudiés doivent :

- Garantir la **sécurité** des usagers sur ces procédures
- Minimiser autant que possible les retombées **ENV**
- Faciliter les augmentations de **capacité** (Nice Cannes)

Résultats d'études

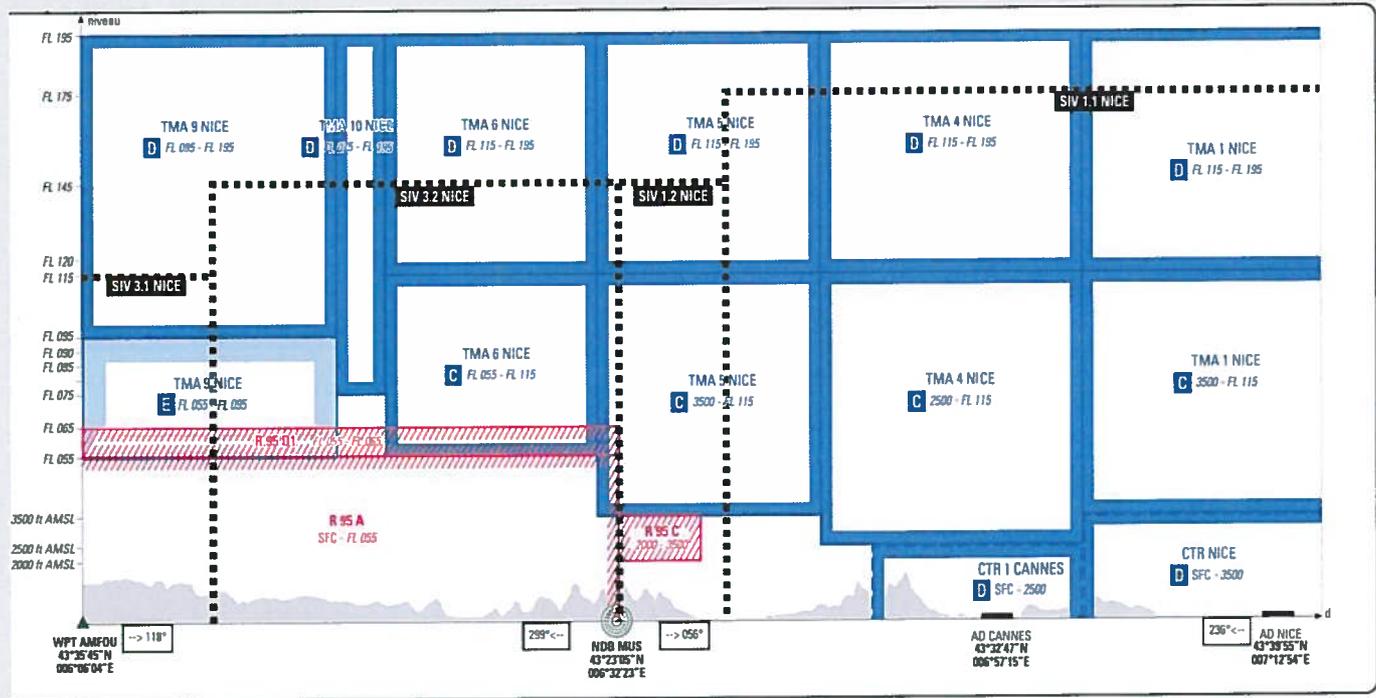
Présentés à Cannes le 24 mai 2016

- Information aux élus
- GT VFR/IFR

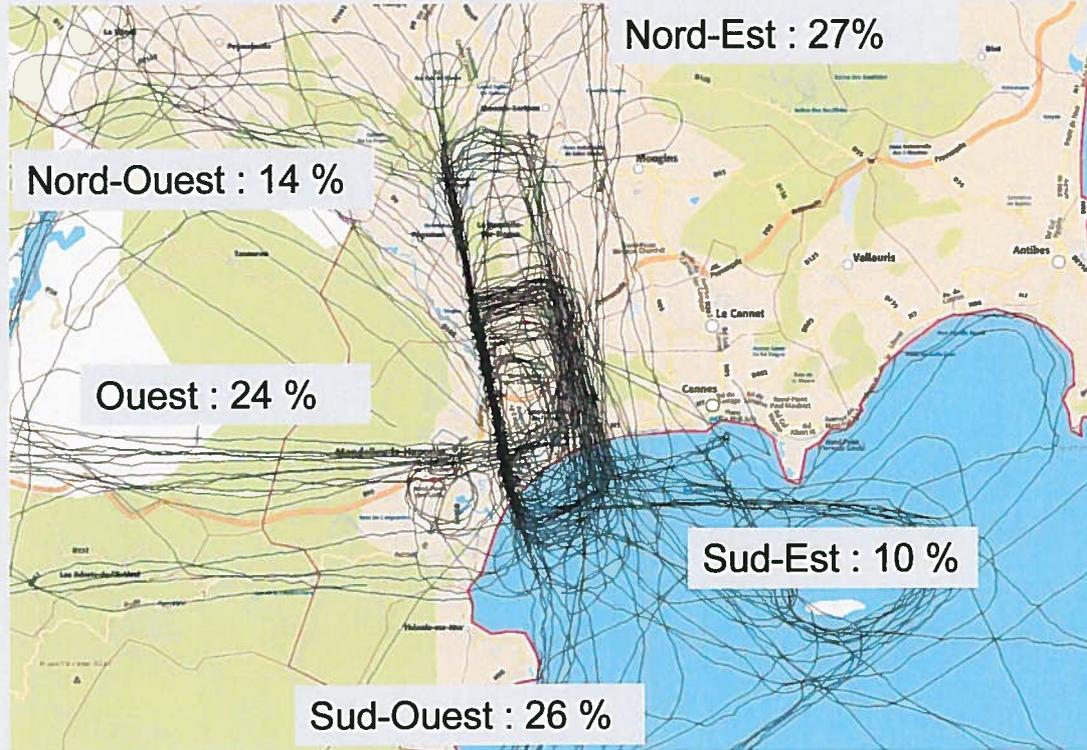


Rappel contexte

Coupe verticale espaces



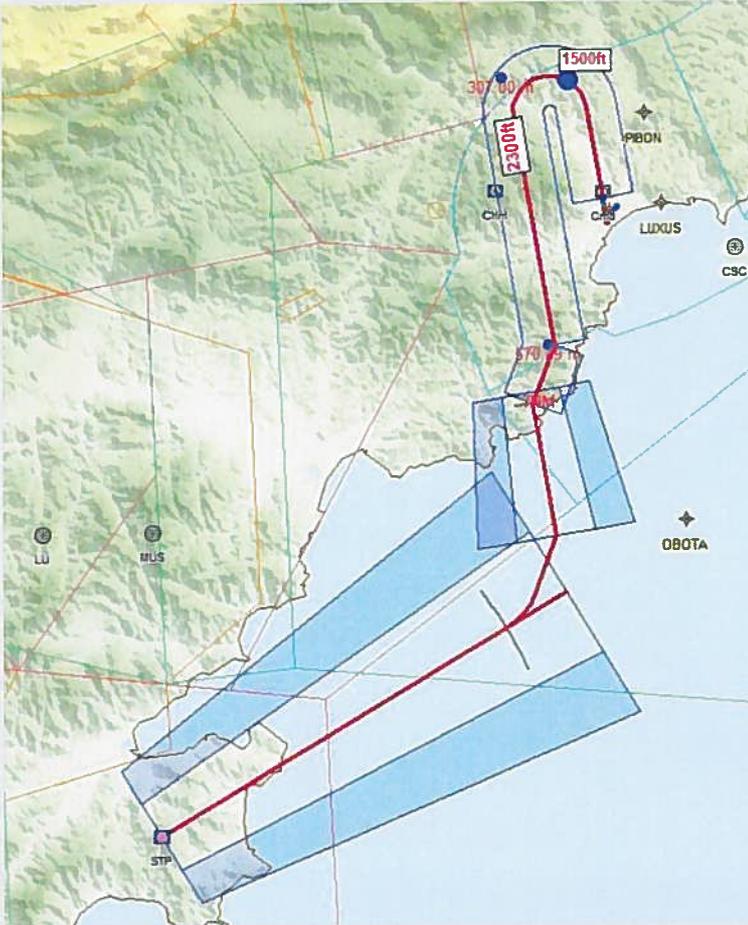
Pourcentages : arrivées VFR



Répartition des arrivées IFR



Hypothèse 1 : approche conventionnelle indirecte via STP



Conditions approche indirecte non respectées :

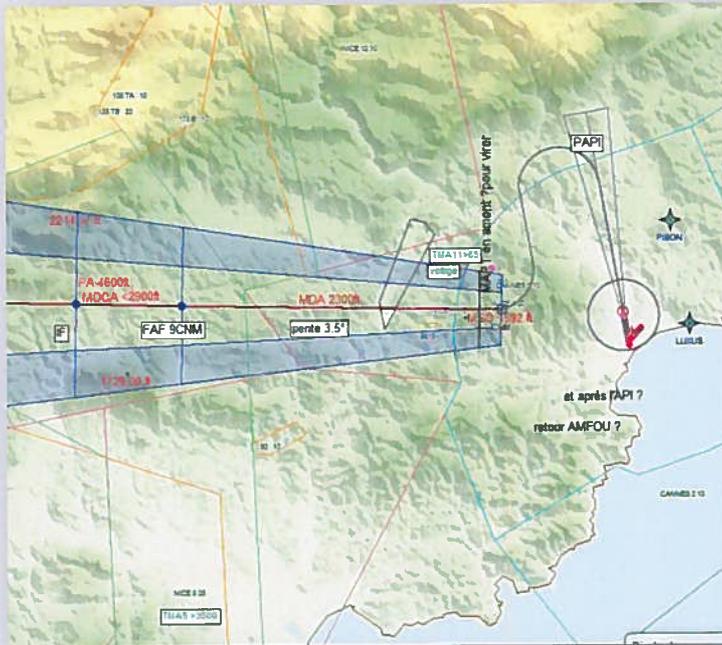
- L'alignement de la trajectoire IFR ne survole pas la trajectoire d'atterrissage
- Absence de repères clairement définis

Problématiques liées à la remise de gaz et à la rejoinde de l'attente



Hypothèse non retenue

Hypothèse 2 : approche conventionnelle indirecte via CNM



Conditions approche indirecte non respectées :

- Absence de repères clairement définis

Problématiques liées à la remise de gaz et la rejoinde de l'attente ainsi qu'avec les arrivées Nice (ILS)

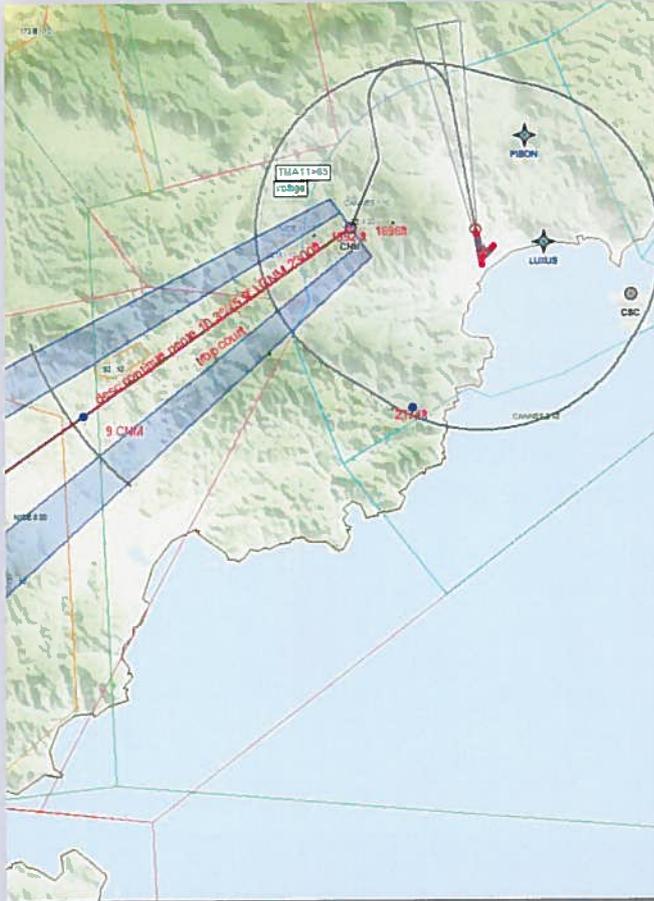
Espaces

- Enveloppe de protection interfère avec la zone militaire R138
- Enveloppe de protection interfère avec la zone planeur de FAYENCE



Hypothèse non retenue

Hypothèse 3 : approche conventionnelle indirecte via le LUC



Conditions approche indirecte non respectées :

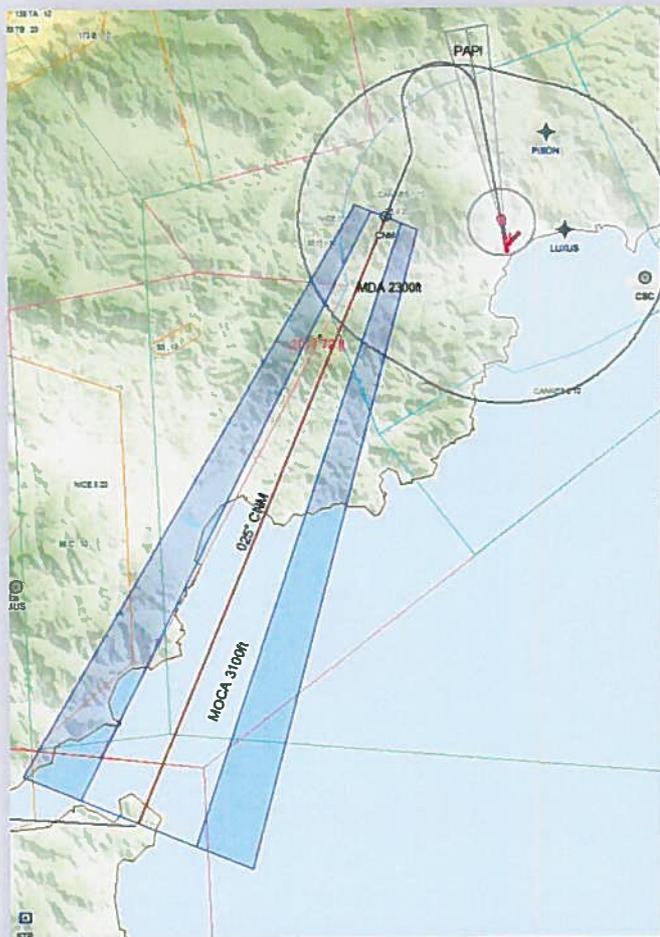
- L'alignement de la trajectoire IFR ne survole pas la trajectoire d'atterrissage
- Absence de repères clairement définis

La présence des zones du Luc au-dessous de la trajectoire d'approche génère une pente d'approche élevée
Problématiques liées à la remise de gaz et à la rejoincte de l'attente



Hypothèse non retenue

Hypothèse 4 : approche conventionnelle indirecte STP-CNM



Conditions approche indirecte non respectées :

- L'alignement de la trajectoire IFR ne survole pas la trajectoire d'atterrissage
- Absence de repères clairement définis

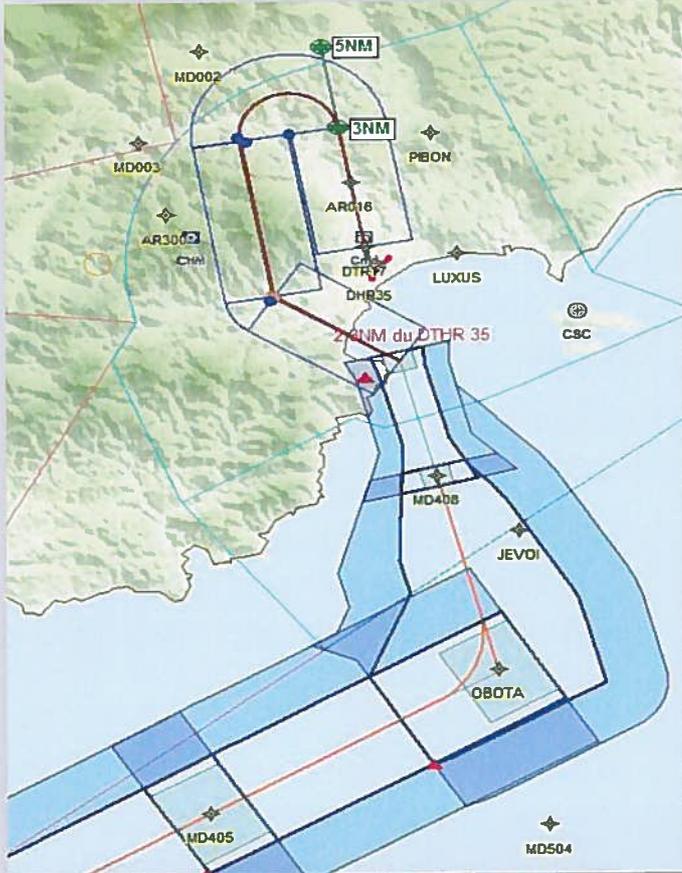
Espaces

- Enveloppe de protection interfère avec la zone R138 (Canjuers)
- Enveloppe de protection interfère avec la zone planeur de FAYENCE



Hypothèse non retenue

Hypothèse 5 : approche satellitaire indirecte



Conditions approche indirecte non respectées :

- Absence de repères clairement définis

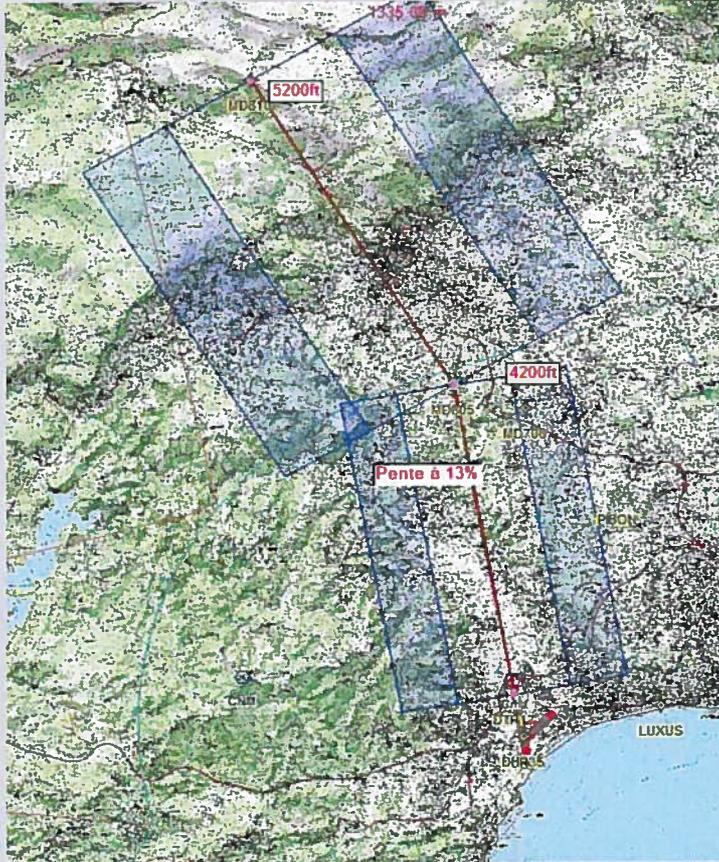
Marge de franchissement d'obstacles (120m) non assurée dans le virage

Environnement : virage au niveau de la pénétrante (même riverain survolé en finale)



Hypothèse non retenue

Hypothèse 6 : approche satellitaire directe via le N/O



Conditions approche directe non respectées :

- Pente en finale 13%
- Segment final < 5NM (4NM)

Espace : rejointe de la trajectoire interférant avec la zone planeur de Fayence et la zone R138 (Canjuers)

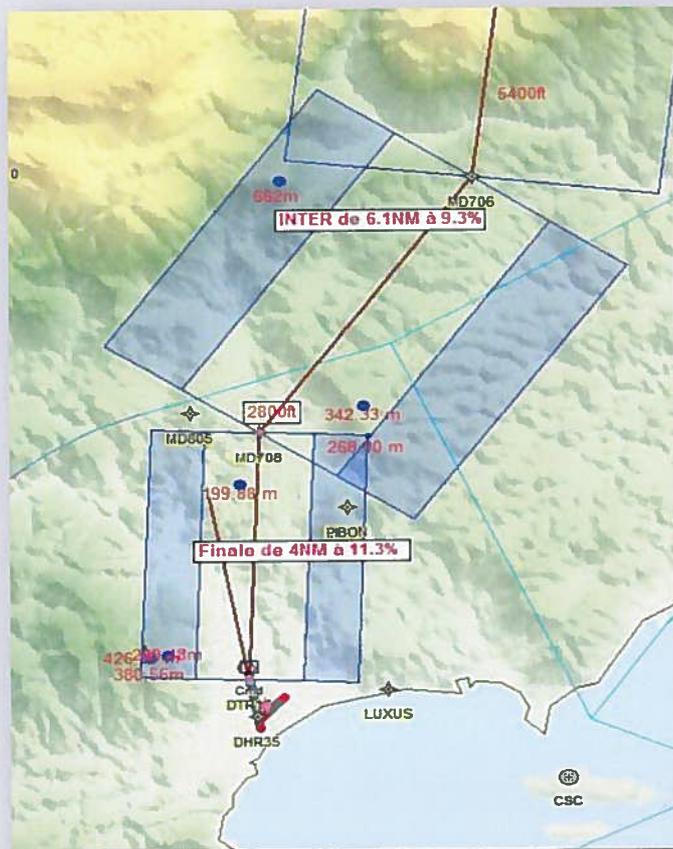
Environnement : survol de l'agglomération de Grasse

Approbation de la procédure : dérogation à obtenir car procédures construites à partir de critères différents



Hypothèse non retenue

Hypothèse 7 : approche satellitaire directe via le N/E



Conditions approche directe non respectées :

- Pente en finale 11%
- Segment final < 5NM (4NM)

Approbation de la procédure :
dérogation à obtenir car procédures
construites à partir de critères
différents

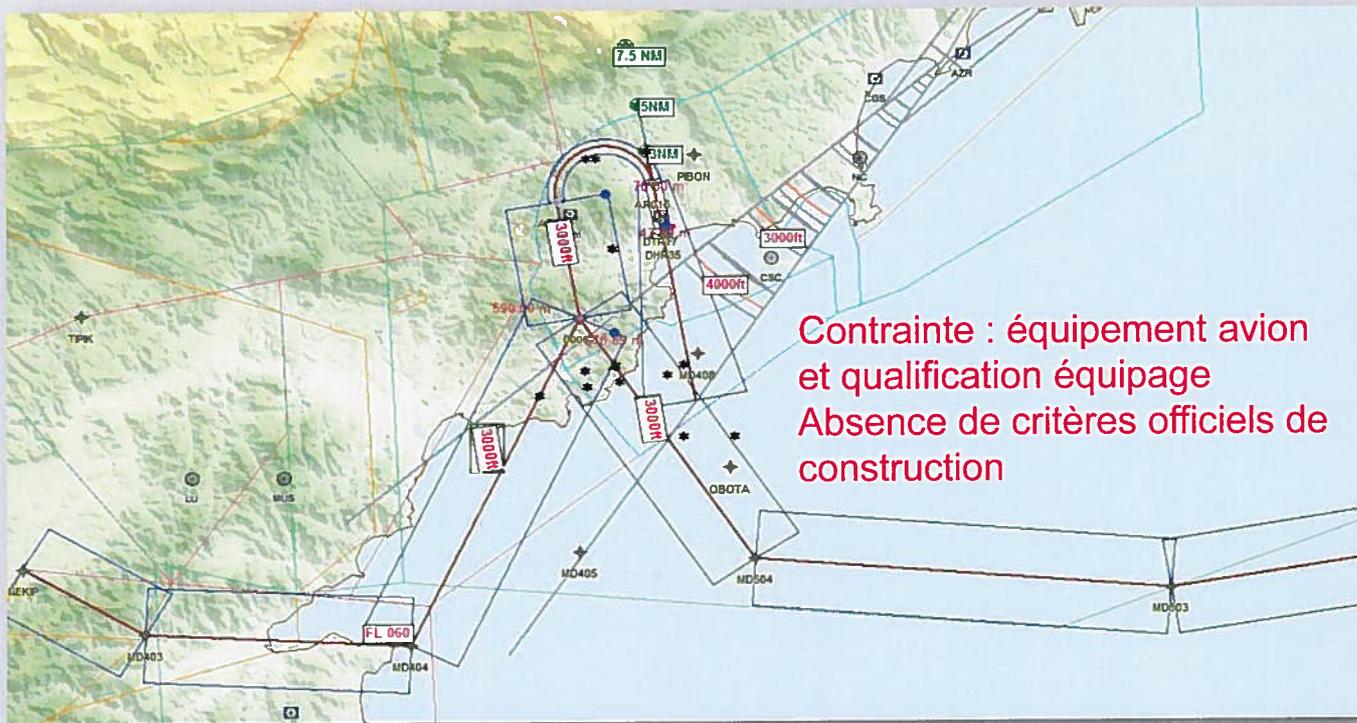
Mixité de trafic avec les avions non
équipés LNAV (procédure satellitaire)
Révision du concept global
d'alimentation Nice/Cannes



Hypothèse non retenue

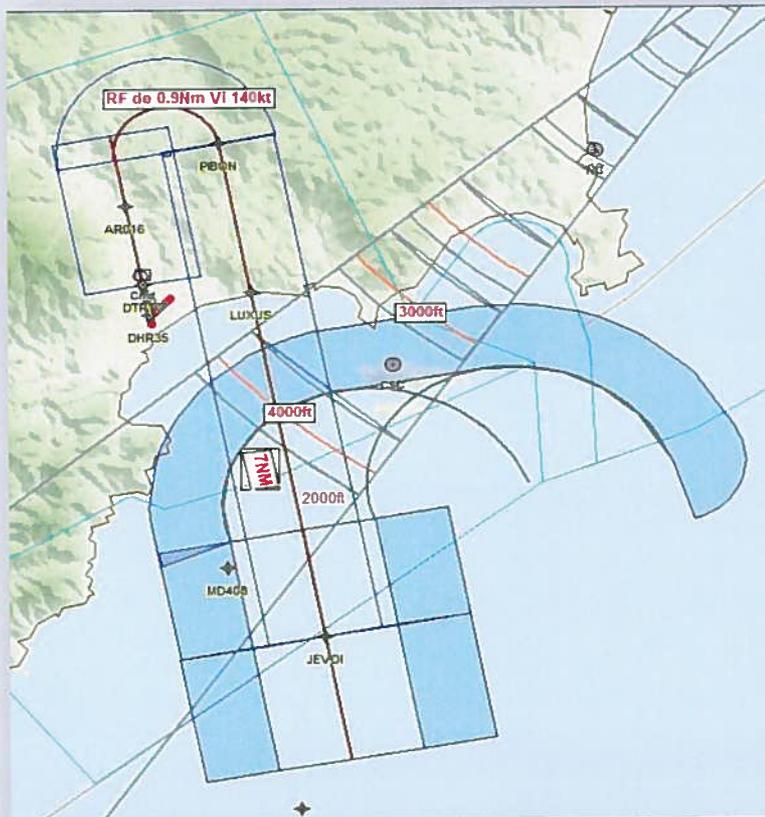
Hypothèse 8 : approche satellitaire directe RNP-AR

Guidage latéral + vertical



Contrainte : équipement avion
et qualification équipage
Absence de critères officiels de
construction

Hypothèse 9 : approche satellitaire indirecte Visual RNAV



Contrainte : équipement avion
et qualification équipage
Absence de critères officiels de
construction

Premières conclusions de l'étude

- Pas de solution à court terme
- Pas de solution conventionnelle retenue après l'étude
- **Pour les procédures satellitaires, les règles ne sont pas encore définies nationalement, les appareils pas forcément équipés MAIS c'est une évolution naturelle à moyen terme**
- Nouvelles trajectoires = nouvelles populations survolées
- Précision = concentration de la nuisance



Merci de votre attention





AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR

Impression: Aéroports de la Côte d'Azur