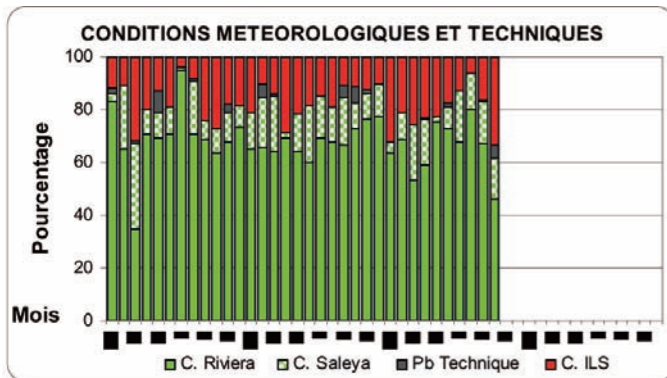


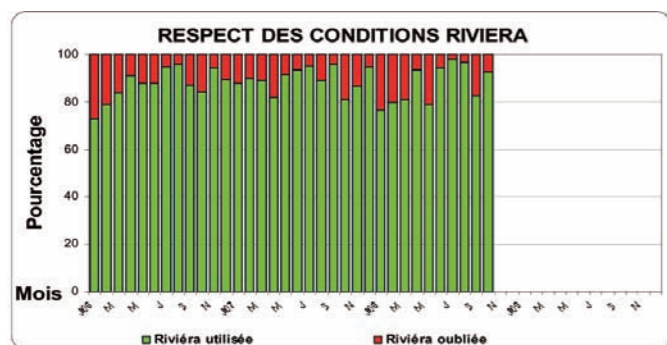
# SURVOLS ET CONTOURNEMENTS D'ANTIBES EN 2008

Ces survols et contournements d'Antibes sont comptabilisés principalement à l'aide des 3 graphiques suivants, sachant que la procédure qui implique le survol d'Antibes est la procédure ILS et celle qui contourne Antibes est la procédure Riviera.

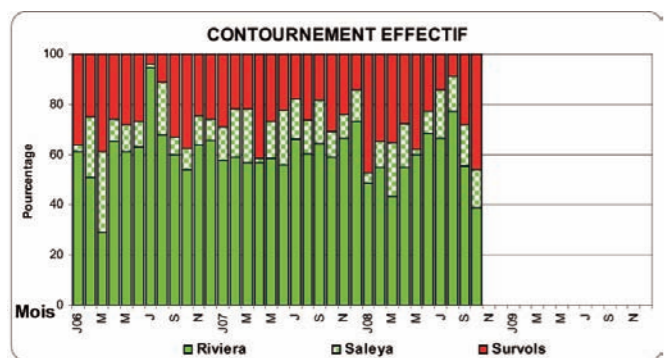


Ce graphique expose mois par mois les pourcentages de temps pendant lequel les conditions requises pour effectuer Riviera étaient réunies :

- visibilité horizontale minimum de 10 km
- pas de nuage au dessous de 600 m
- plafond au moins égal à 900 m

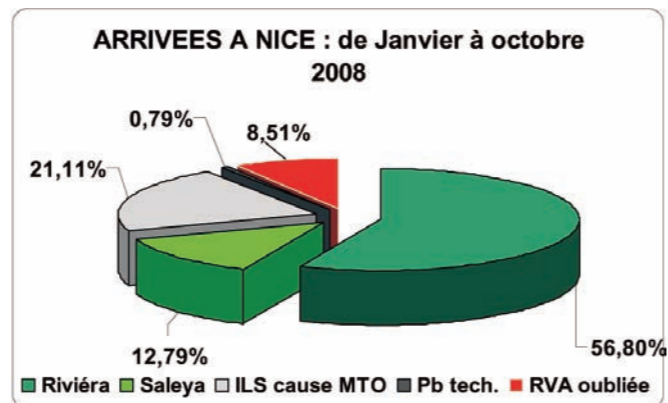


Ce graphique représente le pourcentage du temps pendant lequel les contrôleurs de Nice ont mis Riviera en service alors que les conditions requises étaient réunies.



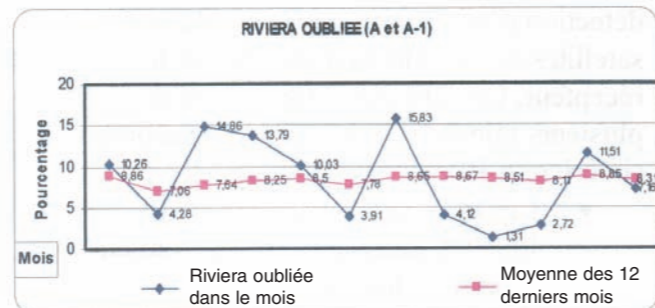
Ce dernier graphique représente le taux effectif de contournement. Il indique mois par mois le pourcentage des avions qui, arrivant sur Nice, sont réellement passés au large d'Antibes soit en procédure Riviera, soit en procédure Saleya qui est pratiquée par temps de Mistral ou de vent d'ouest. On voit donc que les résultats sont un peu moins bons que les deux années précédentes principalement pour des raisons de mauvaise météo.

Ceci est résumé dans le camembert suivant :



On peut noter que le pourcentage des survols «abusifs» est légèrement supérieur à celui de 2007 (8,5% comparé à 7%). En octobre 2008 ce pourcentage est de 7,16%.

Un autre graphique nous permet de mieux suivre l'évolution des survols « abusifs », c'est ce que l'on appelle le « Riviera Glissante » sur une année et qui montre l'évolution des survols « abusifs ». Le graphique ci-dessous montre l'évolution à fin octobre 2008 sur 1 an.



La courbe en noir montre les pourcentages mois par mois et la courbe en rouge la moyenne sur les 12 derniers mois du pourcentage des survols «abusifs». On constate que malgré les mauvaises conditions météo ce pourcentage reste compris entre 7 & 9%. Ce constat montre l'assez bon respect par les contrôleurs de nos accords sur la pratique de la procédure Riviera.

Par contre du fait des mauvaises conditions météo, le survol d'Antibes a augmenté ; il est passé de 25 à 30%.

Les chiffres essentiels concernant la période de janvier à octobre 2008 sont les suivants :

- Rapport Riviera en service / Riviera possible: 87 %
- Approches ILS abusives: 8,5%
- Contournement effectif d'Antibes: 70%

## NOS PERMANENCES

Nous rappelons que nos permanences ont lieu sur la place des Martyrs de la Résistance, près de la Poste principale d'Antibes, les 1er et 3ème samedis de chaque mois, de 9 à 12 heures.

# CAPSSA

**A bruit mini...  
c'est l'harmonie**

**Comité d'Action Pour la Suppression des Survol Abusifs**



## LE MOT DU PRESIDENT

« *Annus Horribilis* » avait prononcé la Souveraine d'un pays voisin à la fin d'une année particulièrement mouvementée pour elle-même et son pays.  
« *Annus Horribilis* » pourra-t-on sûrement dire à la fin de cette année 2008 tant sur le plan financier que sur le plan économique.

suite page 2

## SOMMAIRE

Le Mot du Président .....	1 et 2
Le Point sur les Systèmes de Navigation par Satellites.....	3
Survol et Contournements d'Antibes en 2008 .....	4
Nos Permanences .....	4

## Conseil d'Administration 2008-2009

Président :	Alain Biche
Vice-président :	Michel Courtois
Secrétaire :	Annie Lépicier
Trésorier :	Pierre Morichau
Administrateurs :	Gertraude Collot • Jean Dupré Philippe Fabre • Robert Kelleher Jean-Loup Lépicier • Cléa Pugnaire Jean-Pierre Sanche • Yves Tixier Jean-René Suzeau
Président d'Honneur :	Robert Chaussonnery

« *Annus Horribilis* » serait-on aussi tenté de dire en ce qui concerne l'exposition des Antibois au survol des avions ; et pourtant, reprenons les statistiques de cette année et voyons si c'est vraiment le cas :

- de janvier à mars, un temps chaotique et pratiquement 40% de survol, (nous l'avions d'ailleurs signalé, lors de l'assemblée générale de février).
  - dès avril, la situation s'améliore avec moins de 30% de survol durant le mois.
  - en juin, moins de 23% de survol, et en cumulé, depuis le début de l'année, 34% de survol.
  - à fin septembre, et toujours depuis le début de l'année, 28% de survol.
  - le mois d'octobre, avec les problèmes liés aux travaux nécessaires sur les pistes, a provoqué de nouvelles perturbations, certains d'entre nous revoyant passer au dessus de leur tête des avions qu'ils avaient pris l'habitude de ne plus voir que de loin (tout ceci encore aggravé par une météo capricieuse et pendant plusieurs jours une grève parmi les spécialistes de Météo France).
- Néanmoins depuis le début de l'année nous en sommes à moins de 30% de survol.

En conclusion, nous pouvons raisonnablement nous attendre pour la fin de cette année, particulièrement médiocre sur le plan météorologique, à une moyenne de survol légèrement supérieure aux 25% de ces deux dernières années.

Ce n'est pas entièrement satisfaisant, bien sûr, mais ce n'est pas non plus une « *Annus Horribilis* » comme nous aurions pu en avoir l'impression.



Dans le cours de ce bulletin, vous lirez un point établi par notre vice-président Michel Courtois, sur la situation du programme Galileo sur lequel nous comptons tous pour réduire les survols dès 2015 et vous verrez aussi le bilan détaillé à fin octobre des mouvements aériens.

En ce qui concerne la réduction des vols de nuit, une conclusion devrait nous être présentée vers la fin du mois de janvier et nous pourrions donc vous en parler plus en détail lors de l'Assemblée Générale du 14 février 2009 où nous comptons sur votre présence et votre appui, Avec toutes nos amitiés,

Alain Biche

## LE POINT SUR LES SYSTÈMES DE NAVIGATION PAR SATELLITES

### GALILEO

Le système Galileo est un système de navigation satellitaire européen similaire au GPS mais ayant des performances supérieures particulièrement en localisation horizontale qui devrait être de précision métrique.

- L'accord financier européen a été agréé et signé en novembre 2007.
- Le lancement des commandes des composants du système a été réalisé en juillet 2008 et comprend :
  - \* le système de soutien
  - \* le segment sol des stations
  - \* le segment des postes de contrôle
  - \* les satellites proprement dits
  - \* le lancement des satellites
  - \* les opérations (fonctionnement du système complet)
- Les 2 satellites expérimentaux ont été lancés, respectivement le 28 décembre 2005 pour GIOVE-A et le 27 avril 2008 pour GIOVE-B. Ils ont donné satisfaction.
- Les 4 premiers satellites opérationnels seront lancés en 2010-2011.
- Les autres satellites seront lancés en 2012-2013.
- Le 7 mai 2008 GIOVE-B a commencé à transmettre des signaux de navigation communs GPS-GALILEO en utilisant une forme d'onde spécifique, conforme à l'accord établi en juillet 2007 entre la Communauté Européenne et les Etats-Unis. Cette disposition permettra d'assurer une compatibilité entre les systèmes GPS et GALILEO.
- La compatibilité avec le système GLONASS sera aussi assurée dans le futur.

NDLR : Les éléments de cet article sont issus de documents CNES et ESA

Il nous est apparu utile de tenir nos adhérents au courant des évolutions du développement de GALILEO et de son complément EGNOS, car c'est grâce à la mise en service de ce système de navigation que nous pourrions envisager une amélioration substantielle du taux d'évitement du survol d'Antibes par les avions en approche sur l'aérodrome de Nice. Il faut évidemment distinguer EGNOS qui est un système permettant d'améliorer non seulement les performances de Galileo mais aussi celles du système GPS et plus accessoirement celles du système Glonass.

### EGNOS

Le système EGNOS permet non seulement d'améliorer les performances des systèmes satellitaires mais aussi, et c'est un point d'une importance capitale, le délai nécessaire à la détection d'une panne sur un ou plusieurs satellites de la collection utilisée par le récepteur. Ce délai peut être ramené de plusieurs minutes (20) à quelques secondes (inférieur à 10)

- Les trois satellites du système EGNOS couvrant l'Europe ont été placés sur leurs orbites géostationnaires à une altitude de l'ordre de 36 000 km et sont en service opérationnel depuis 2006
- Les performances déjà mesurées sur GPS en particulier ont permis d'établir que la précision de localisation horizontale était meilleure que 2 mètres. Par ailleurs, il a été démontré que d'autres paramètres, comme le temps de détection d'un satellite en panne, étaient notablement améliorés.
- En février 2008, un avion Air Nostrum Dash-8 a effectué des essais d'approches en Espagne, à Saint Sébastien, en utilisant la technique appelée « Localizer Performance avec guidage vertical ». EGNOS donne la possibilité d'effectuer des approches aux instruments similaires aux approches de type ILS sans avoir à modifier les installations aéroportuaires. De plus le système d'instrumentation pilote est le même que pour l'ILS donc pas de problème, de familiarisation.
- Le système EGNOS sera officiellement opérationnel en 2009

CAPSSA : Tél. : 04 93 74 36 17

Site : capssa.free.fr

E.mail : capssa.ab@wanadoo.fr

Mais n'oubliez pas, si n'ayant pas de contact direct vous laissez un message sur le répondeur, d'indiquer votre propre numéro de téléphone ou E-mail afin que nous puissions vous répondre.