

LFMD / Cannes Mandelieu / CEQ

Cette page vise à attirer l'attention des pilotes d'aviation commerciale et générale sur le contexte aéronautique et les principales menaces associées à un aérodrome. Leur identification est issue d'un travail collaboratif entre opérateurs de la plate-forme (exploitants aériens, exploitant de l'aérodrome, prestataire de service de navigation aérienne, aéroclubs, Météo-France...) en confrontant les éléments de leurs systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Les membres de la Local Safety Team (LST) ont validé ces informations.

Validé le 09/03/2023 par LRST

Sommaire

GENERALITES

- Risques météorologiques liés à la situation géographique de l'aéroport
- Compatibilité IFR/VFR
- Limitation des nuisances, respect des riverains
- Risques liés à l'affluence sur l'aéroport en haute saison

ARRIVEE

- Arrivées en VFR
- Extension de la branche vent arrière monomoteur au nord de la Roquette

PISTE

- Dégagement de piste pour les avions (sauf par A7)
- Dégagement de piste pour les avions par la bretelle A7
- Dégagement de piste pour les hélicoptères après l'atterrissage en 17/35
- Risque d'incursion piste 04/22 depuis B1
- Risque d'incursion piste 04/22 depuis B5
- Risque d'incursion piste 04/22 depuis C1, C2 et C3
- Utilisation limitée de la piste 17 par vent arrière

ROULAGE

- Utilisation de la bretelle R

DEPART

- Départs VFR
- Particularités du circuit de piste 17 main gauche

AVERTISSEMENT

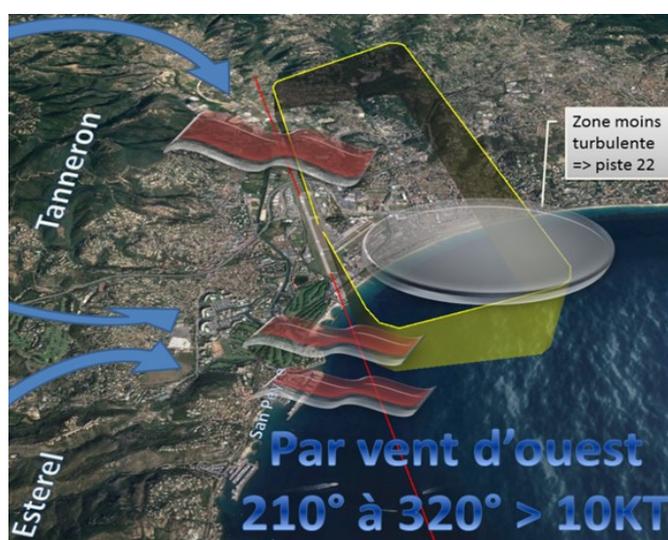
Ces informations sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Nous nous efforçons de les maintenir à jour. Elles constituent un complément mis à disposition dans le cadre de la préparation des vols, mais ne se substituent en aucun cas à la documentation aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des Sup AIP.

LFMD / Cannes Mandelieu / CEQ

Risques météorologiques liés à la situation géographique de l'aéroport

Les conditions météorologiques sont particulièrement clémentes tout au long de l'année, cependant deux phénomènes peuvent limiter durablement l'accès à l'aérodrome :

Vent d'ouest ou de nord-ouest : les reliefs situés à moins d'un demi nautique dans l'ouest de l'aérodrome génèrent de très fortes turbulences quand il souffle au-delà de 10 kts. L'axe de la finale 17 est impacté, tout comme l'axe de finale 35. Il est recommandé de prévoir un atterrissage en piste 22 si les performances le permettent, ou alors un déroutement.



Plafond inférieur à 3000 ft : le vent marin, humide, génère fréquemment des plafonds aux alentours de 3000 ft. L'arrivée par le nord du terrain peut être difficile à cause des reliefs élevés à proximité du terrain. Il peut se révéler utile de choisir une entrée par la mer (DR) ou par la vallée du Var au nord de Nice, puis de rejoindre EW au nord-est de la CTR de Cannes.



LFMD / Cannes Mandelieu / CEQ

Compatibilité IFR/VFR

Cannes est un terrain à fort trafic (81000 mouvements par an) dont 55% représentent le trafic d'aviation légère, 20% de trafic IFR (essentiellement jet privés) et 25% d'hélicoptères.

Les reliefs avoisinant font que la trajectoire d'arrivée IFR est face aux départs de la piste 17, utilisée 90% du temps. Les IFR arrivent à 2000ft, c'est pourquoi il est essentiel de respecter les consignes du contrôle (itinéraires de départ publiés) et notamment la limitation à 1000 ft au départ de la piste 17 vers SW, ainsi qu'en tour de piste. Les arrivées par le nord se font à 2500 ft à N et 3000 ft à EW, attention à respecter ces altitudes car les IFR effectuent leur virage en finale entre 2000 ft et 1500 ft dans cette zone. Le contrôle doit notamment jongler avec de nombreuses contraintes entre des départs IFR face aux arrivées IFR, il est donc parfois difficile d'intégrer les VFR. Aux pilotes d'être très vigilants et respectueux du strict respect des clairances reçues.

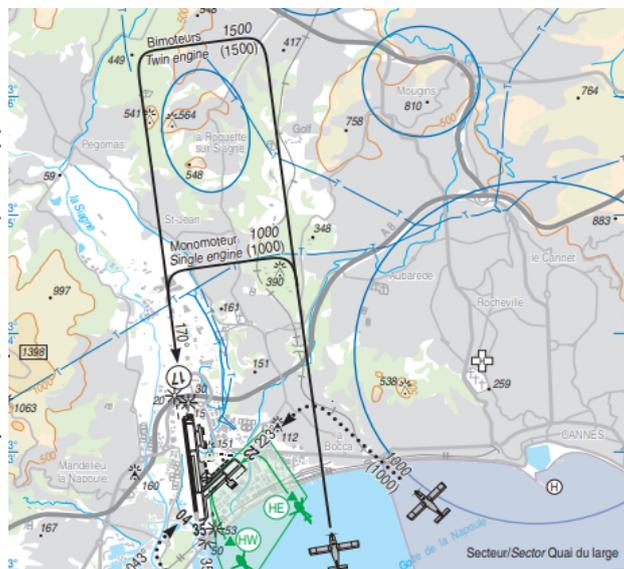
Limitation des nuisances, respect des riverains

L'environnement très urbanisé de Cannes et ses alentours fait que de nombreuses mesures ont été mises en place pour que les nuisances sonores aient le plus faible impact possible sur les riverains :

- Incitation au montage de dispositifs d'échappement silencieux
- Respect des trajectoires publiées ou annoncées par le contrôle
- Mise en place de restrictions (limitation en tours de piste, cf VAC)
- Système de mesure de bruit, rapports aux riverains, charte pour l'environnement, code de bonne conduite

Afin que cette cohabitation soit la meilleure possible, il est demandé d'adopter en circuit de piste, selon les conditions opérationnelles, la configuration et le régime correspondant au moindre bruit. La coopération des pilotes est indispensable et fortement appréciée pour préserver cet équilibre :

- Ne pas survoler la ville de Cannes (grand rond bleu à droite sur la carte), sauf raison de sécurité.
- Sauf clairance contraire, ne pas survoler le lotissement de La Roquette Sur Siagne (rond bleu en vent arrière). Le contrôle peut demander au monomoteur de rappeler avant de virer en étape de base, et parfois à étendre la vent arrière après ce lotissement. Dans tous les cas, se conformer aux clairances du contrôle. Quand il est demandé au pilote monomoteur d'étendre la vent arrière, celui-ci doit demander l'autorisation du contrôle pour monter plus haut que 1000 ft (sauf pour raison de sécurité immédiate).



LFMD / Cannes Mandelieu / CEQ

Risques liés à l'affluence sur l'aéroport en haute saison

D'avril à octobre, les mouvements sur l'aéroport sont plus importants et peuvent être accrus par la présence des Dash de la sécurité civile ou des hélicoptères bombardiers d'eau (HBE) en mission feu.

Les DASH travaillant sur un feu proche de Cannes effectuent le plein de retardant sur le pélicandrome de l'aéroport, tandis que les HBE rechargent dans un polybenne HBE, hors de la plateforme. Ces aéronefs, lorsqu'ils sont en mission feu, sont **prioritaires** sur les autres vols. Cette affluence peut donc générer de l'attente en vol ou au sol.

De par ses dimensions, le DASH ne peut pas emprunter toutes les bretelles sur la plateforme. Après son atterrissage en 17/35 il est contraint de dégager par A2 uniquement pour se rendre en P1 ou P2 au pélicandrome (voir tracé orange ci-contre). Ainsi, le contrôleur doit répartir le trafic sur les autres points d'attente : cela génère donc une complexité supplémentaire pour le contrôleur SOL qui peut retarder le roulage de certains appareils, leur demander d'attendre à la pompe ou sur les voies de circulation, afin de permettre le bon déroulement des opérations.



Cannes est un aéroport « coordonné » lors de la saison estivale et certaines grandes manifestations telles que le Grand Prix de Monaco, le Festival International du Film... Tout aéronef jet ou turbopropulsé venant à Cannes en IFR durant ces événements doit demander un créneau horaire validé par COHOR (sauf pour les avions d'Etat, les EVASAN ou urgences).

Les aéronefs VFR effectuant du tourisme peuvent être très nombreux à stationner sur le terrain de Cannes. Il est donc important avant d'effectuer son vol de vérifier les NOTAM afin d'anticiper une saturation des parkings.

LFMD / Cannes Mandelieu / CEQ

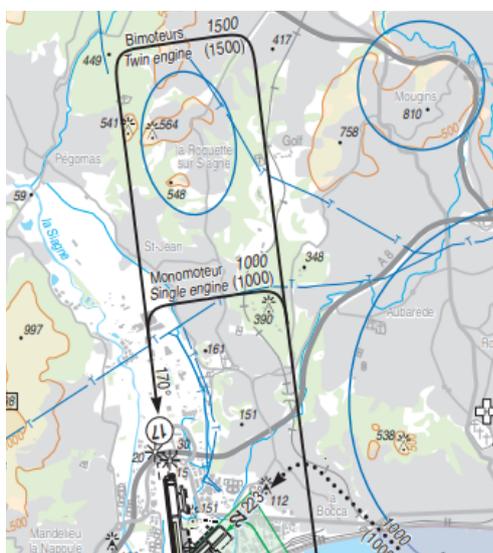
Arrivées en VFR

Quatre cas d'arrivée, mais dans tous les cas, ne pas pénétrer la CTR de classe D sans clairance. En cas d'impossibilité de contacter par radio, attendre en dehors de la CTR jusqu'à obtention d'une clairance d'arrivée.

- **Arrivée par l'ouest, ou le nord** : prévoir une descente en fonction des reliefs, se présenter à WL ou N à 2500 ft. La piste sera encore hors de vue à cause des reliefs.
- **Arrivée par le sud-ouest** : se présenter à DR puis sur instruction du contrôle poursuivre la route vers SW-SA 1000 ft. Beaucoup d'hélicoptères sur ce trajet à 500 ft que le contrôleur n'a pas en fréquence : il faut rester vigilant.
- **Arrivée par la mer (Corse)** : prévoir une descente très précoce vers 1000 ft, à atteindre entre 30 et 20 NM de Cannes au plus tard, du fait de nombreux trafics IFR pour Nice et Cannes, volant au-dessus et fréquemment entre 2000 et 5000 ft. Le point de report dans la CTR sera souvent SW ou SA sur clairance du contrôle (les îles de Lérins sont visibles de loin). Ne pas diverger à l'est de SA.
- **Arrivée par l'est (Italie), deux trajectoires** :
 - Par le nord de la CTR de Nice sur les terres, trajet EA-EW.
 - Par la mer (sur clairance du contrôle) au large de Nice, trajet E-EA-SB-SA entre 500 ft et 1000 ft (préférentiellement). Prévoir d'être à 1000 ft au point E (au large de Menton). Beaucoup d'hélicoptères sur ce trajet à 500 ft. Route sensiblement 230° entre EA (Cap Ferrat) et SB (Cap d'Antibes), parallèle aux finales de Nice.

Extension de la branche vent arrière monomoteur au nord de la Roquette

En fonction du trafic dans le circuit de piste, le contrôleur pourra demander au pilote monomoteur d'étendre la vent arrière au nord de la Roquette sur Siagne. Ainsi, au lieu de suivre le circuit monomoteur à 1000 ft représentée sur l'image ci-dessous, le pilote devra poursuivre en vent arrière jusqu'au nord de la Roquette c'est-à-dire jusqu'après le cercle bleu de la ville de la Roquette sur Siagne. Dans cette configuration, si le pilote souhaite monter plus haut que 1000 ft, il doit obligatoirement demander l'autorisation du contrôle pour débiter sa montée.



LFMD / Cannes Mandelieu / CEQ

Dégagement de piste pour les avions (sauf par A7)

Lors du dégagement de piste, l'équipage doit maintenir position tant qu'une clairance de roulage vers le poste de stationnement n'a pas été obtenue auprès du contrôleur SOL et ce même si l'accès à son poste semble dégagé de tout obstacle et ne nécessite qu'un court temps de roulage. Au-delà de l'aspect réglementaire de cette remarque, un conflit au sol sur la plateforme est susceptible d'entraîner son blocage.

Dégagement de piste pour les avions par la bretelle A7



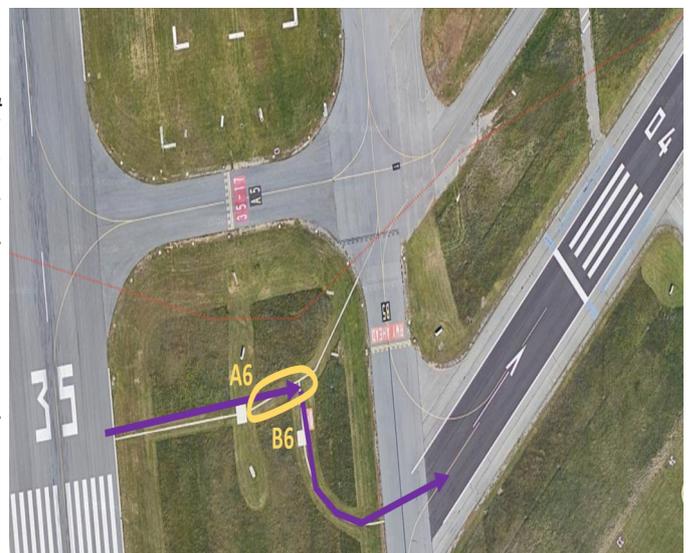
Lors du dégagement de piste 17/35 en A7, le pilote doit impérativement rester en fréquence avec le contrôleur TOUR, car pour rouler au parking il devra traverser la piste 04/22. Cette traversée se fera de deux manières différentes selon le trafic :

- Si la piste 04/22 n'est pas engagée : le contrôleur TOUR dit au pilote : « Traversez piste 04/22 puis maintenez B5 dégagé et contactez Cannes SOL 121.805 ». Dans ce cas-là, le pilote peut contacter le SOL entre A7 et C5 contacter le SOL afin d'anticiper son roulage vers le parking.
- Si la piste 04/22 est engagée : le contrôleur TOUR dit au pilote : « Roulez et maintenez avant point d'attente C5 ». Le pilote peut donc poursuivre le roulage entre A7 et C5 en restant bien hors servitudes de la piste 04/22. Quand la piste n'est plus engagée, le contrôleur TOUR dit « Traversez piste 04/22 puis maintenez B5 dégagé et contactez Cannes SOL 121.805 ». A ce moment-là, le pilote peut donc traverser et contacter le SOL.

Dans les deux cas présentés, il est demandé aux pilotes de bien **maintenir B5** une fois dégagé avant d'avoir l'autorisation de roulage vers le parking, afin d'éviter tout risque de conflit au SOL.

Dégagement de piste pour les hélicoptères après l'atterrissage en 17/35

Après l'atterrissage en 17/35 d'un hélicoptère, le contrôleur demande au pilote de dégager la piste avec la phraséologie suivante : « Translatez A6, B6, la 04/22 et jusqu'au plot ». Pour rejoindre la piste 04/22, les pilotes doivent suivre l'itinéraire représenté par les flèches violettes sur l'image ci-contre afin de respecter la trajectoire demandée. Aussi, il peut être demandé au pilote de translater A6 et de maintenir avant le point d'attente B6 (ou dans le sens 04/22 vers 17/35 : de translater B6 et maintenir avant le point d'attente A6), cette zone correspondant à la zone entourée en jaune sur la carte. Il faut se trouver précisément dans cette zone afin d'être hors des servitudes des pistes 04/22 et 17/35.



LFMD / Cannes Mandelieu / CEQ

Risque d'incursion piste 04/22 depuis B1



Pour un décollage en piste 22, le contrôleur SOL demandera au pilote de rouler et de maintenir avant le point d'attente B1. Quand le pilote approchera B1 le contrôleur le transférera sur la fréquence TOUR. La vigilance est particulièrement requise sur cette courte bretelle car contrairement à B5 il n'y a pas de Wig-Wag et selon l'heure de la journée, l'éblouissement peut gêner la vision du pilote.

Risque d'incursion piste 04/22 depuis B5

Pour un décollage en piste 35 ou en piste 04, le contrôleur SOL demandera au pilote de rouler au point d'attente B5. Quand le pilote approchera B5 le contrôleur lui dira avec la phraséologie suivante : « *Maintenez avant point d'attente B5. Contactez Cannes TOUR 118.625* ». Le pilote doit donc s'arrêter avant la ligne bleue sur le schéma qui représente le marquage de point d'attente, changer de fréquence et contacter la TOUR afin de traverser. La vigilance est particulièrement requise sur cette courte bretelle afin de ne pas pénétrer sans clearance la piste 04/22.



Risque d'incursion piste 04/22 depuis C1, C2 et C3



Lorsqu'un pilote d'hélicoptère souhaite translater pour la piste 04/22 depuis un plot au sud de la piste, mais que celle-ci est occupée, le contrôleur lui demandera de se déplacer vers un des points d'attente en fonction de sa position et de maintenir avant ce point d'attente (représentés par les barres jaunes sur l'image ci-dessus). La vigilance est requise car la translation est très rapide et la distance entre les points d'attente et la piste est très courte (voir flèche rouge ci-dessus).

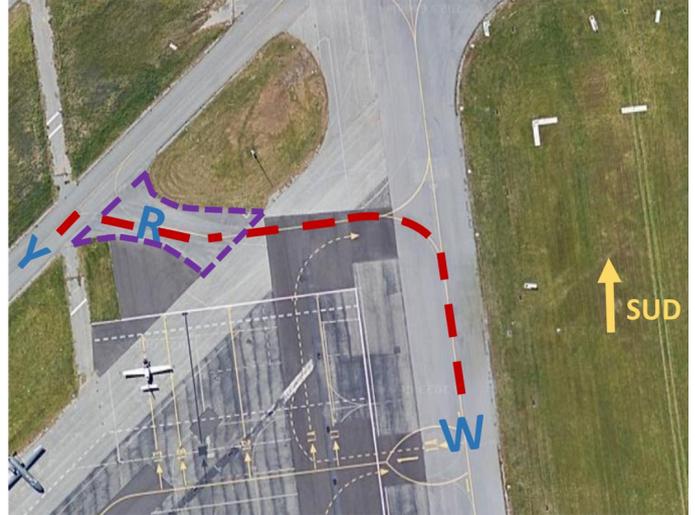
Utilisation limitée de la piste 17 par vent arrière

Compte tenu de l'environnement, des distances disponibles à l'atterrissage et des procédures d'exploitation, la piste 17 est utilisée préférentiellement jusqu'à une composante de vent arrière de 7 kts.

LFMD / Cannes Mandelieu / CEQ

Utilisation de la bretelle R

La bretelle R (identifiée par le R sur le schéma) permet de faire un carrefour giratoire entre A5, B5, Y et W. Cette bretelle est utilisable par le pilote (en suivant le tracé en pointillé rouge) sans nécessité d'approbation par le contrôleur SOL. Durant la saison estivale, elle est particulièrement utilisée par le contrôleur afin de fluidifier le trafic. En effet, le contrôleur peut demander à un pilote de rouler via R pour passer d'un taxiway à un autre, ou peut même lui demander de maintenir sur R : dans ce cas-là, le pilote devra se trouver dans la zone délimitée par les pointillés violets sur l'image ci-contre, afin de ne pas engager Y et W.



LFMD / Cannes Mandelieu / CEQ

Départs VFR

De jour, sauf très tôt le matin, le vent permet presque toujours d'utiliser la piste 17 qui est préférentielle. Il est impératif d'effectuer les virages exactement aux altitudes suivantes. Virer plus bas est problématique et virer plus haut engendre un rapprochement dangereux avec les arrivées IFR. Après l'envol en piste 17, virer exactement :

A gauche : 600 ft (survol du secteur réservé aux hélicoptères en dessous)

A droite : 800 ft par le viaduc de Théoule (pas plus haut pour éviter les arrivées IFR en face à 2000ft et pas plus bas pour le respect des nuisances sonores et le franchissement des reliefs)

Mais dans le cas d'un départ dans l'axe (DR2 ou SA) ne pas monter au-dessus de 1000 ft : les arrivées IFR étant à 2000 ft en face.

Particularités du circuit de piste 17 main gauche

Les contraintes environnementales et aéronautiques rendent complexe l'évolution en tour de piste. Ces particularités sont explicitées dans la vidéo ci-dessous.

Vidéo : tour de piste main gauche piste 17 commenté à Cannes-Mandelieu

N.B. : Bouton cliquable avec renvoi vers le site YOUTUBE.
Le circuit de piste 17 main gauche a été choisi car il est utilisé 90% du temps à Cannes.
La piste en herbe fait 550 mètres de long.

