

LFMN / Nice Côte-d'Azur / NCE

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 aéroport. Leur identification est issue d'un travail collaboratif entre opérateurs de la plate-forme (exploitants aériens, exploitant de l'aéroport, prestataire de service de navigation aérienne, aéroclubs, Météo-France...) en confrontant les éléments de leurs systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Les membres des Local Safety Team (LST) de chaque plate-forme ont validé ces informations.

Mise à jour : 28/02/2019

Sommaire

GENERALITES

- Risques météorologiques liés à la situation géographique de l'aéroport
 - Aéroport situé au débouché de la vallée du Var
 - Aéroport proche du relief
 - Présence d'obstacles proches de l'aéroport
- Risque de proximité avec les hélicoptères

ARRIVEE

- Risque de confusion entre les types d'approche du fait des nombreuses procédures d'approche publiées
- Risques en cas de déviation en approche finale RWY 22 L/R
- Risque de proximité d'aéronef en remise de gaz

PISTE

- Risque de confusion entre le taxiway Uniform et la piste 04L/22R

ROULAGE

- Restriction d'utilisation point d'arrêt A1

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.

LFMN / Nice Côte-d'Azur / NCE

Risques météorologiques liés à la situation géographique de l'aéroport

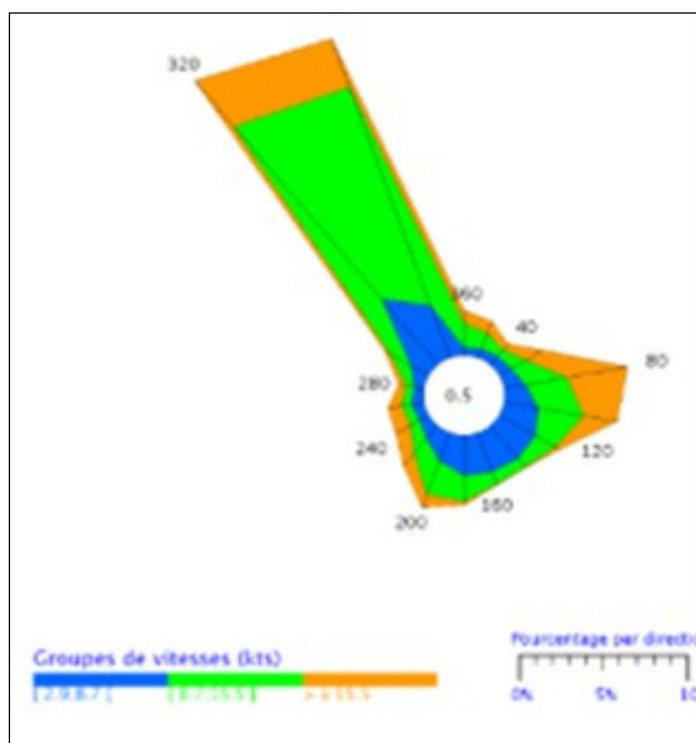
La situation de l'aérodrome en bordure de mer, au débouché de la vallée du Var avec une proximité avec un relief montagneux conduit à des phénomènes météorologiques particuliers tels que variations rapides de vent, cisaillement de vent et baisses de visibilité.

Aérodrome situé au débouché de la vallée du Var

Irruption parfois brutale d'un vent de Nord sur la piste canalisé par cette vallée en cas de précipitations notamment orageuses en montagne.

Convergence proche du terrain entre brise de vallée et vent du gradient établi en mer.

Rose des vents maximum instantanés ►



Aérodrome proche du relief

Lorsque le vent dépasse 20 kt à 1500 m, on peut assister à :

a / génération de tourbillons fixes ou mobiles à axe vertical se formant sous le vent des caps et des montagnes du littoral par **flux de SW à W**. Hauteur jusqu'à 1000 m; largeur jusqu'à 30 km.

b / écoulement sous-ondulatoire à proximité, voire sur le terrain, par **vent de NW à NE** d'altitude. D'où turbulences et vent changeant rapidement en direction et vitesse.

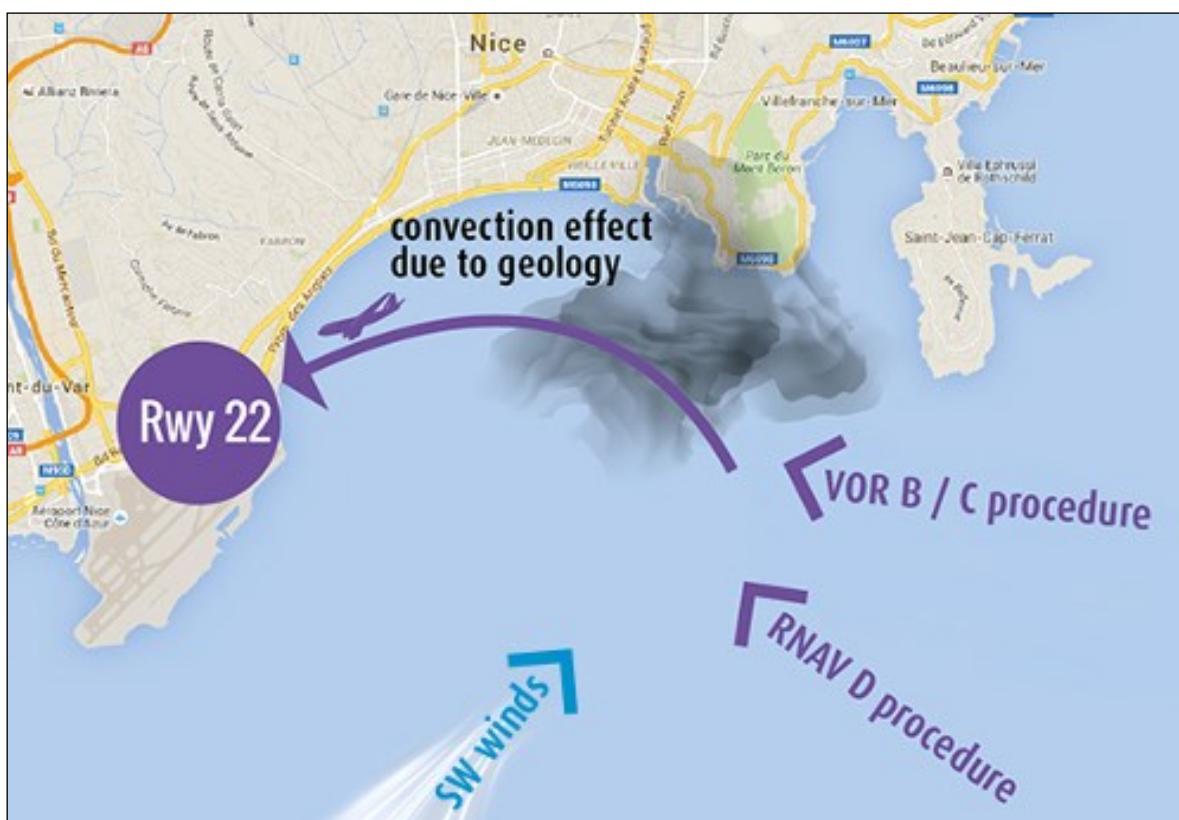
c / renverse de vent possible par **flux de NW à NE** en altitude : on assiste alors à l'opposition entre un vent de NE et un vent de SW séparés par une zone plus ou moins étroite et turbulente. Cette renverse se prolonge quelques km en mer et se déplace plus ou moins rapidement d'ouest en est ou d'est en ouest, de manière erratique. Elle peut atteindre jusqu'à 2000 m d'altitude. Elle survient généralement en air clair ; elle est parfois soulignée par quelques rares cumulus ténus, très rarement par une ligne orageuse.

[Retour](#)

LFMN / Nice Côte-d'Azur / NCE

Présence d'obstacles proches de l'aéroport

Ne permet pas d'approches directes de précision au QFU 22 et a conduit à la mise en œuvre de minima relativement élevés pour les approches en pistes 22. En condition de vent du sud-ouest et d'air humide, la baie de Nice peut se retrouver enveloppée par de la brume et des nuages conduisant à des baisses de visibilité et de plafond, y compris alors que la météorologie environnante peut apparaître comme bonne. Dans ces conditions, l'accessibilité de la plateforme peut être compromise et conduire à des déroutements.



Risque de proximité avec les hélicoptères

Trafic hélicoptère important en CTR. Trajectoires d'arrivée, de départ, de transit, et de traversée d'axe de piste.

- Présence d'hélicoptères sous les approches finales ;
- Présence d'hélicoptères en travail aérien et secours sur les hélis­tations proches de l'aéroport.

LFMN / Nice Côte-d'Azur / NCE

Risque de confusion entre les types d'approche du fait des nombreuses procédures d'approche publiées

La plus grande vigilance est recommandée aux équipages dans la préparation de l'approche.

Publication de procédures d'approche ILS, VOR, RNAV et à vue.

Assurez-vous de la préparation de la procédure d'approche en service. Signalez à l'ATC avant l'IAF toutes difficultés éventuelles pour le suivi de la procédure déclarée en service.

Il est obligatoire en transport public et recommandé en aviation générale que le commandant de bord ait suivi une instruction à l'ensemble des procédures utilisables.

Risques en cas de déviation en approche finale RWY 22 L/R

La plus grande vigilance est recommandée aux équipages en approche de non-précision en particulier dans la partie VPT en approche RWY22L/R.

Toutes les approches RWY22L/R sont de non-précision. Le segment « 6 derniers nautiques » se fait à vue quelle que soit l'approche. En cas de déviation latérale, une attention particulière est requise du fait de la présence de relief à droite de la trajectoire. En cas de déviation verticale, attention au risque de rapprochement du fait de la présence de trafic VFR (majoritairement hélicoptères) sous la trajectoire IFR.

Risque de proximité d'aéronef en remise de gaz

Interférence entre les trajectoires de remise de gaz et les trajectoires de départ depuis la piste parallèle.

Les atterrissages interrompus en VPT RWY04L/R sont prévus dans l'axe avec un virage à 5NM CGS vers une Rm110°.

Les atterrissages interrompus en VPT RWY22L/R sont prévus dans l'axe avec un virage à gauche à 3000ft.

En utilisation doublet de pistes, interférence avec les trajectoires de départ depuis la piste parallèle RWY04R/22L. Une information de trafic est faite à l'appareil en finale et un possible amendement de clairance de la remise de gaz.

LFMN / Nice Côte-d'Azur / NCE

Risque de confusion entre le taxiway Uniform et la piste 04L/22R

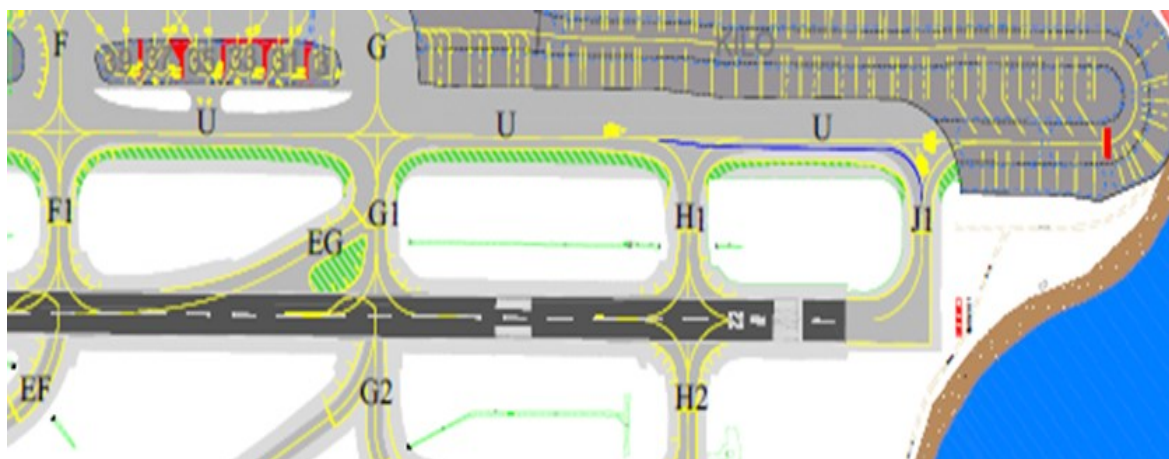
Présence de bandes vertes obliques sur l'accotement du TWY U pour différencier ce dernier de la piste 04L/22R parallèle.

Le taxiway Uniform (Twy U) peut être confondu avec la piste 04L/22 à l'atterrissage, au roulage ou au décollage.

PISTE 04L et taxiway U parallèle



PISTE 22R et taxiway U parallèle



LFMN / Nice Côte-d'Azur / NCE

Restriction d'utilisation point d'arrêt A1

Roulage préférentiel par A1 sauf quand ILS piste 04L est en service. Dans ce cas, les roulages par A1 sont incompatibles avec les servitudes du glide situé entre les taxiways A1 et B1. Prévoir alors un roulage point d'arrêt C1 piste 04L .

