

LFRS / Nantes-Atlantique / NTE

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). La Local Runway Safety Team (LRST) a validé ces informations.

Validé par la LRST de 10/2025 [les parties mises à jour sont marquées en rouge]

Sommaire

GENERALITES

- Terrain ACNUSA
- Compatibilité IFR/VFR
- Essais moteurs

ARRIVEE

- Arrivées Nantes STAR MANAK avec directe
- Activités de parachutage à proximité des trajectoires d'arrivées
- Cadence nominale et minimum de séparation
- LVP et cadences
- Dégradation de la détection radar secondaire
- Prévention des ANS/ANC et respect des chevrons
- Annonce de la procédure souhaitée au premier contact
- Météorologie

PISTE

- Dégagement de piste
- Aire critique du localizer
- Piste bombée, profil en long

ROULAGE

- LVP et restriction
- Validité de la clairance de repoussage
- Limite aire de trafic/aire de manœuvre
- Marquage parkings

DEPART

- Météorologie
- Repoussages
- Phraséologie spécifique utilisée sur l'aérodrome de Nantes

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.

LFRS / Nantes-Atlantique / NTE

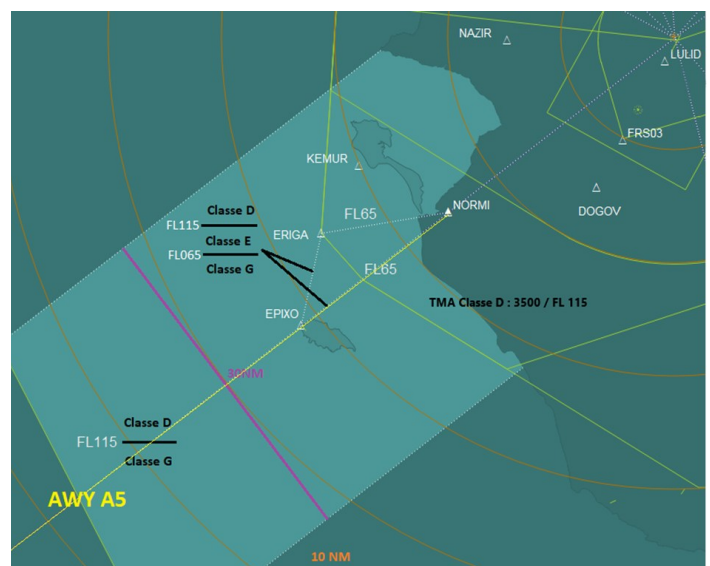
Terrain ACNUSA

- L'aéroport de Nantes est soumis à des contraintes environnementales.
- Une procédure permet de relever de façon systématique les trajectoires pouvant donner lieu à l'établissement d'un manquement (infraction relevée pour non-respect de la procédure arrivée ou départ sans raison valable) et ce de manière fiable et objective.
- Toute infraction est traitée par la DSAC.

Compatibilité IFR/VFR

- On note une forte activité VFR dans les espaces de classe E et G du SIV Nantes.
- La carte AD2LFRS ATT01 précise le tracé du circuit de piste VFR, avec une base main gauche 03 rapprochée, travers seuil 03, pour un poser travers Bravo (AD2 LFRS TXT01). On constate régulièrement le non-respect de ce tracé par des pilotes non basés avec une tendance à virer tardivement en base et à toucher près du seuil.
- Les trajectoires de remise de gaz sont conflictuelles avec le vent arrière ouest du circuit de piste, en particulier pour les avions d'affaire. Des VFR peuvent être en attente sur cette branche.
- Les trajectoires IFR peuvent interférer avec de l'activité Hélicoptère. L'héliport du CHU Nantes est située sous l'approche finale 21 à environ 4 NM du DTHR. Quand l'hélicoptère du SAMU décolle en urgence du CHU, il est prioritaire et peut être conflictuel avec un appareil en finale 21, au décollage 03 ou en approche interrompue 03. Dans le cas d'une finale 21, une remise de gaz 21 peut être initiée par l'ATC.
- De même, les missions de sécurité publique au-dessus de la ville en cas de manifestation interfèrent potentiellement avec la finale 21.
- Les pilotes doivent s'attendre à des TA-TCAS concernant ces vols.
-
- Les arrivées LFRS IFR par NORMI sont potentiellement guidées dans l'Airway A5 au-dessus du FL115 jusqu'à EPIXO, puis en-dessous du FL115 après EPIXO, donc en espace de classe E, avec risque de présence de trafics VFR inconnus de l'ATC.
- Il ne faut pas oublier qu'en espace de classe E, un vol VFR n'est pas soumis à clairance. Par conséquent, le contact radio d'un VFR n'est pas obligatoire. Les VFR n'étant pas tous connus de l'ATC, il est impératif que les pilotes IFR restent vigilants.

[retour](#)



LFRS / Nantes-Atlantique / NTE

Essais moteurs



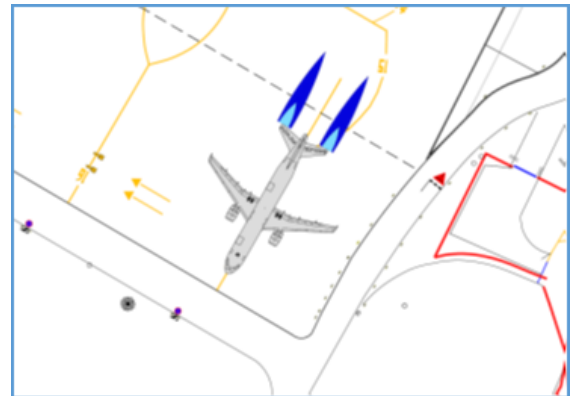
► Les différentes typologies d'essais

• Essais moteurs au ralenti

Les essais moteurs au ralenti sont réalisés sur un poste éloigné.

En cas d'indisponibilité de poste éloigné, l'essai est reporté.

Les essais sont réalisés avec les feux anticollision allumés.



• Essais moteurs pleine puissance

Aéronefs de moins de 54 m d'envergure

Les essais moteurs se réalisent sur le taxiway parallèle ou le seuil de piste en fonction des créneaux le jour J.

En cas d'indisponibilité du taxiway ou seuil de piste, l'essai est reporté.

La mise en place de cales n'est pas possible sur le taxiway.

La coordination en temps réel se fait par contact bilatéral entre l'aéronef et la tour de contrôle.



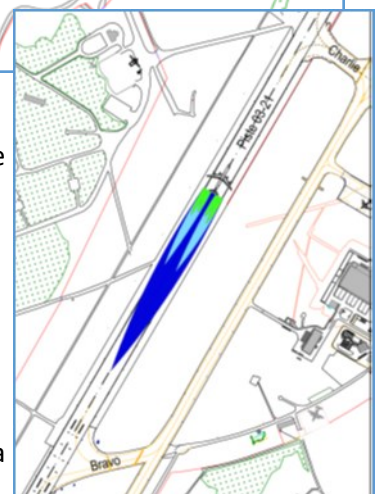
Aéronefs de plus de 54 m d'envergure

Les essais moteurs se réalisent sur la piste, de préférence entre Bravo et Charlie afin de limiter les nuisances sonores et l'érosion liée au souffle.

En cas d'indisponibilité de la piste, l'essai est reporté.

Le calage de l'aéronef n'est pas possible sur la piste.

La coordination en temps réel se fait par contact bilatéral entre l'aéronef et la tour de contrôle.



LFRS / Nantes-Atlantique / NTE

Risque de descente pénalisée pour les arrivées piste 03 en présence de la R49H1

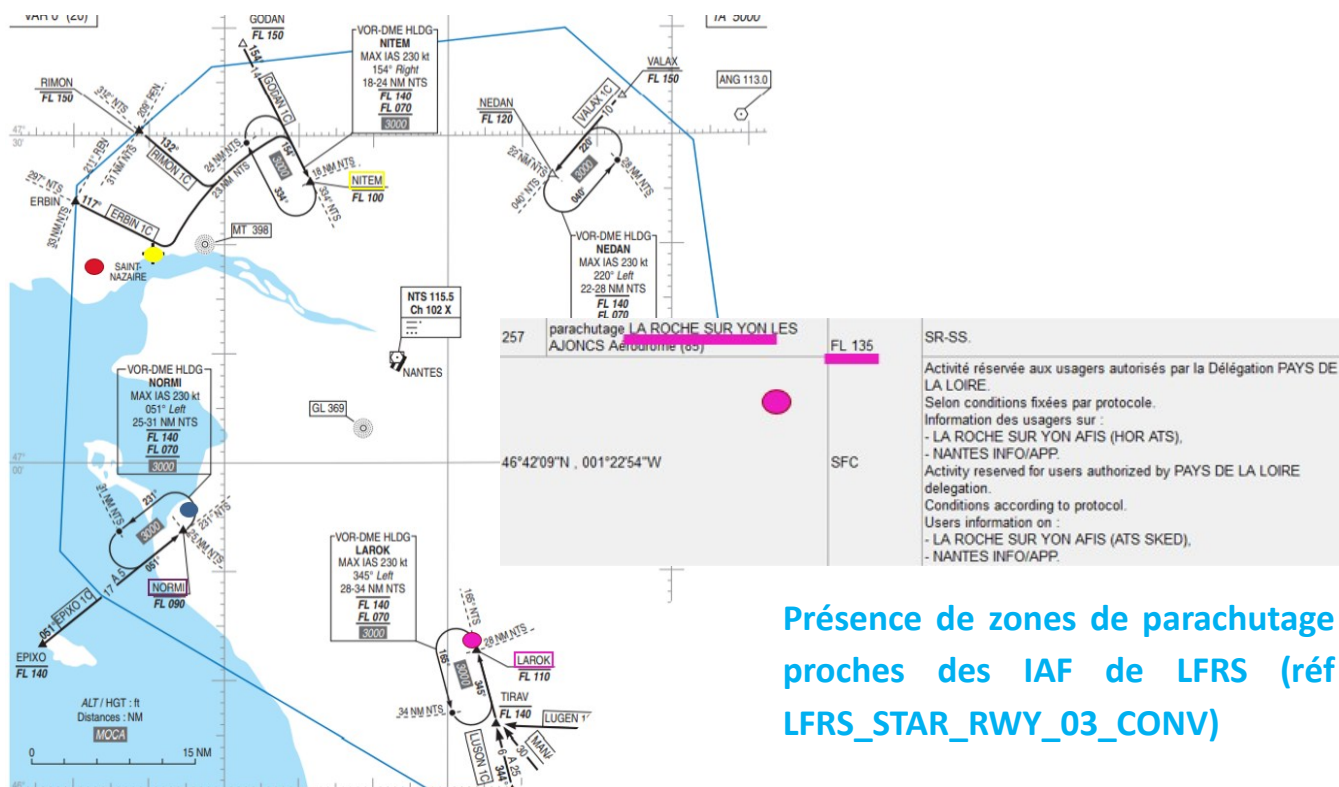
STAR MANAK : une directe en aval du point MANAK pour la piste 03 peut s'avérer pénalisante en cas d'activité de la R49H1 (jusqu'au FL195) selon le moment où elle est donnée. La descente peut être retardée de 11 NM environ si la trajectoire passe sur la pointe de la R49H1.



LFRS / Nantes-Atlantique / NTE

Activité de parachutage à proximité des trajectoires d'arrivées

Des activités de parachutage sont possibles à proximité des trajectoires d'arrivées de LFRS. Ces activités sont consultables dans l'AIP (et reprises dans le schéma ci-contre) L'information de l'activité est connue en temps réel de Nantes Approche. En cas d'interférence entre un trafic IFR et un aéronef largueur en VFR, l'ATS délivrera une information de trafic réciproque et/ou décidera d'une action sur la trajectoire d'au moins un des deux appareils.



Présence de zones de parachutage proches des IAF de LFRS (réf LFRS_STAR_RWY_03_CONV)

| | | | |
|-----|--|--------|---|
| 214 | parachutage BEAUVOIR FROMENTINE Aérodrome (03) | FL 135 | 15 APR-15 OCT : SAT, SUN, HOL : SR-SS |
| | 46°53'26"N , 002°05'19"W | SFC | Activité réservée aux usagers autorisés par la DSAC-O/Délégation Pays de Loire et selon protocole. Information des usagers sur : NANTES INFO/APP. Activity reserved for users authorized by DSAC-O/Pays de Loire delegation and according to protocol. Users information on : NANTES INFO/APP. |
| 277 | parachutage LA BAULE ESCOUBLAC Aérodrome (44) | FL 115 | MAY-SEP : 0700-SS |
| | 47°17'18"N , 002°20'49"W | SFC | Activité selon protocole. Activité réelle connue de : - LA BAULE INFO, - NANTES INFO/APP. Activity according to protocol. Actual activity on : - LA BAULE INFO, - NANTES INFO/APP. |
| 273 | parachutage SAINT-NAZAIRE Aérodrome (44) | FL 115 | APR - DEC : THU-MON and public HOL. SR-1100 and 1230-SS +30 (SUM : -1HR) |
| | 47°18'38"N , 002°09'24"W | SFC | Activité réservée aux usagers autorisés par la Délégation Pays de la Loire selon protocole. Information des usagers sur : - SAINT NAZAIRE TWR, - NANTES INFO Activity reserved for users authorized by Pays de la Loire Delegation according to protocol. Users' information on : - SAINT NAZAIRE TWR, - NANTES INFO |

LFRS / Nantes-Atlantique / NTE

Cadence nominale et minimum de séparation

En exploitation nominale, la cadence est de 2 minutes et 30 secondes. Le minimum de séparation sur l'image de la situation aérienne est de 5NM (Nantes n'a pas de radar primaire).

LVP et cadences

| | |
|---------------------------|--------------|
| $800m \geq RVR \geq 550m$ | $RVR < 550m$ |
| 4 min | 7 min 30 |

NB : si plafond <200ft, et $RVR \geq 550m$ mais que la séparation longitudinale entre les avions sur les voies de circulations ne peut plus être assurée visuellement depuis la vigie, la cadence est de 7min30s.

Dégradation de la détection radar secondaire

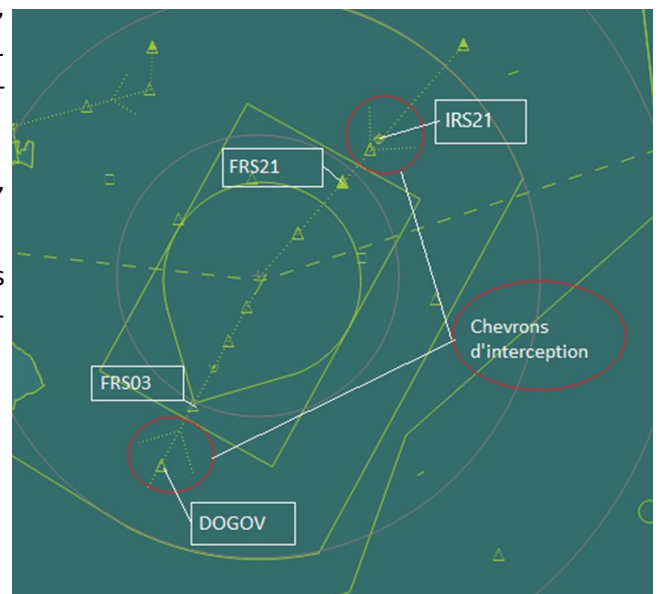
Quand le radar principal La Roche sur Yon, qui permet la meilleure couverture possible des espaces de Nantes, est en arrêt (maintenance ou panne), l'ATC change ses méthodes de travail pour conserver la visualisation des vols lors de la régulation. Les interceptions, de façon plus marquée en 03, se font en très longue finale, haute (pas de visualisation en dessous de FL70) avec une cadence de 5 minutes nécessitant des vitesses imposées.

Prévention des ANS/ANC et respect des chevrons

Pour des raisons environnementales et de risque ANS, les vols sont guidés vers DOGOV (IF) en piste 03 et IRS21 (IF) en piste 21 de façon à respecter les chevrons d'interception.

Toute demande de guidage pour un circuit court en aval, sur FRS03 et FRS21, est interdite.

En effet, les contrôleurs doivent assurer les 30 secondes de palier avant le FAF ou le FAP pour une approche conforme au regard de la réglementation.



[retour](#)

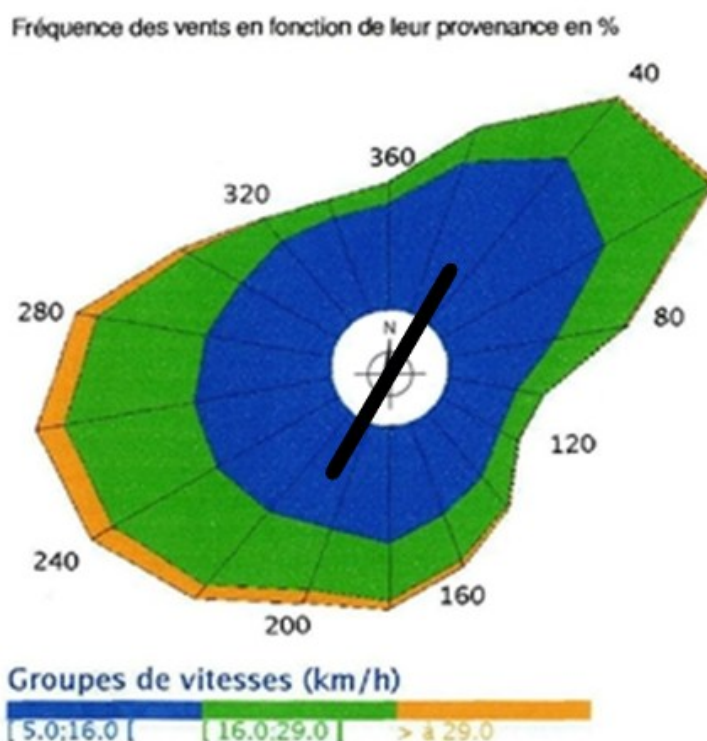
LFRS / Nantes-Atlantique / NTE

Annnonce de la procédure souhaitée au premier contact

L'équipage doit préciser, dans son 1er message avec l'Approche de Nantes, le type de procédure souhaitée à l'arrivée. C'est un gain de temps non négligeable pour l'ATC, surtout en cas de séquençement par fort trafic.

Météorologie

Les vents de secteur ouest sont dominants et les conditions d'atterrissage et/ou décollage sont plus délicates.



La situation de l'aérodrome à proximité du Lac de Grand-Lieu peut conduire à des phénomènes particuliers de brouillards tels un seuil de piste 03 en LVP et une excellente visibilité au seuil 21.

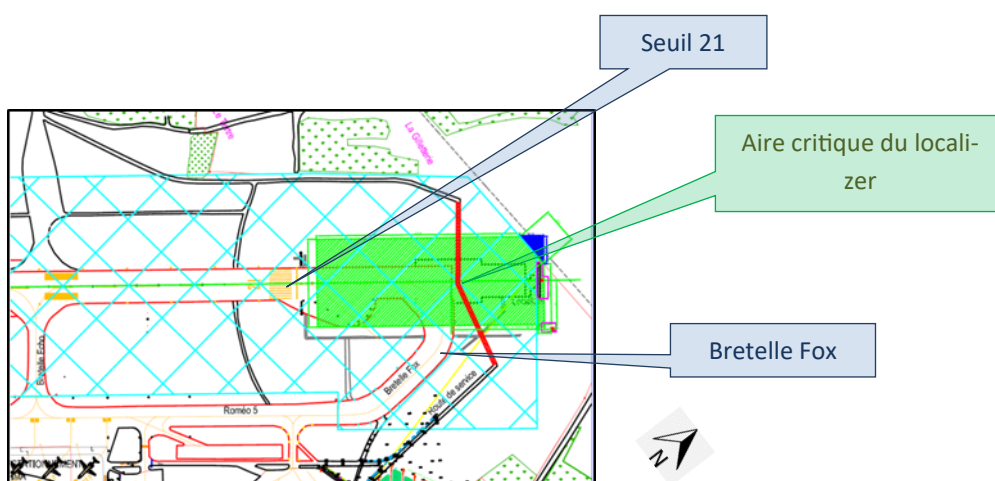
LFRS / Nantes-Atlantique / NTE

Dégagement de piste

Lors du dégagement de piste, l'équipage doit maintenir position avant le taxiway parallèle Romeo, 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 une plateforme exigüe est susceptible d'entraîner son blocage.

Aire critique du localizer



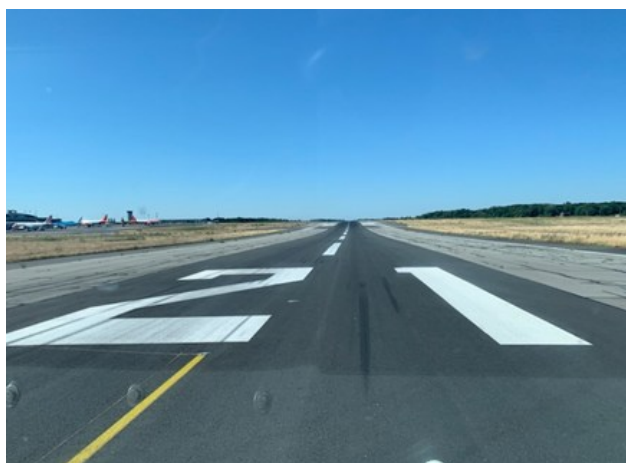
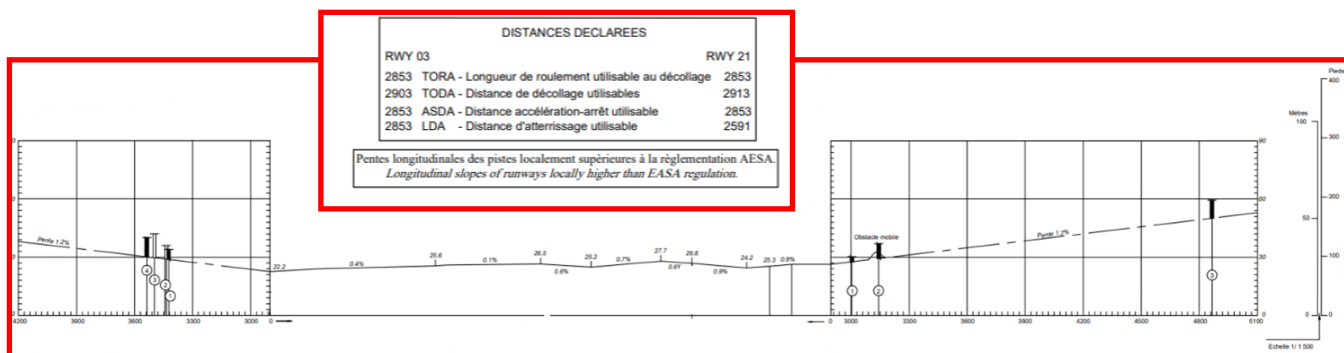
En raison de la proximité de la limite de l'emprise aéroportuaire, le localizer est placé particulièrement près du seuil 21, entraînant un débordement de son aire critique sur la piste et la bretelle Fox (zone verte sur le schéma ci-dessus). Cette situation fait l'objet d'une dérogation particulière.

En QFU 03, un dégagement en bout de piste entraîne donc une interférence avec l'aire critique du localizer. En LVP, un tel cas aura pour conséquence une remise des gaz de l'appareil suivant, quelle que soit sa position en finale. Hors LVP, l'approche peut se terminer à vue si les conditions nécessaires sont remplies.

Afin de ne pas pénétrer dans l'aire critique du localizer et entraîner des remises de gaz pour les appareils suivants, les aéronefs doivent privilégier si possible un dégagement de piste 03 par les bretelles de sortie C, D ou E.

LFRS / Nantes-Atlantique / NTE

Piste bombée, profil en long



Info complémentaire à l'arrivée : risque d'atterrissage dur en 21, alarme "pitch pitch". Merci de notifier ces situations le cas échéant au gestionnaire.

Conséquences possibles : atterrissage dur, non visibilité du seuil opposé.

LFRS / Nantes-Atlantique / NTE

LVP et restriction

Un seul mouvement est possible sur la plateforme :

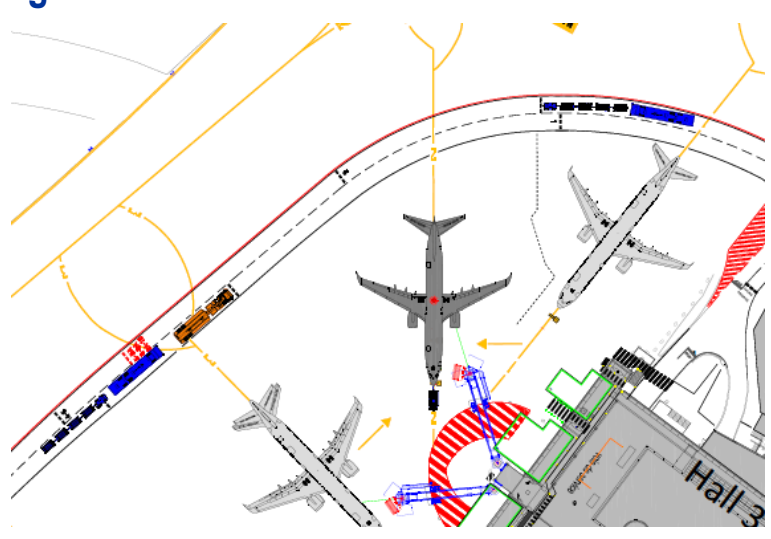
- si $RVR \leq 550m$
- si plafond $< 200ft$, et $RVR > 550m$ mais que la séparation longitudinale entre les avions sur les voies de circulation ne peut plus être assurée visuellement depuis la vigie

Des régulations sont déposées en conséquence, ce qui explique les délais.

En LVP, à l'arrivée, un report « dans les cales » est obligatoire.

Validité de la clairance de repoussage

Compte tenu de l'exiguïté de la plateforme et des contraintes liées à la voie de service, les équipages doivent allumer leur rotating après avoir obtenu leur clairance de repoussage, celle-ci n'étant valable que 2 minutes.



Limite aire de trafic/aire de manœuvre

Avant de franchir cette ligne, le contrôle a donné une clearance de départ mais n'est pas responsable du cheminement de l'avion ou tout autre mobile. Idem à l'arrivée. Vigilance pour tous.



Marquage parkings

En l'absence d'indication visuelle qui confirme la dénomination des postes de stationnement : il est important de suivre la ligne de guidage au sol.

LFRS / Nantes-Atlantique / NTE

Météorologie

Par vents de secteur ouest, la présence du bois au sud-ouest de la piste en seuil 03 et la carrière à l'ouest induisent des conditions météorologiques particulières. Des rabattants sont régulièrement reportés par les pilotes en particulier lors de la rotation pour les départs en 21.



Repoussages

Compte tenu des contraintes liées à la fois aux infrastructures et à l'augmentation de la fréquentation de la plateforme, l'ATC est amené à demander différents types de repoussage. Les pilotes doivent relayer avec le plus de clarté possible ces indications aux sociétés d'assistance au sol. En cas de repoussage non conforme à la demande de l'ATC par la société d'assistance, l'équipage doit en informer immédiatement le contrôleur Sol afin de prévenir tout risque d'interférences sur la plateforme.

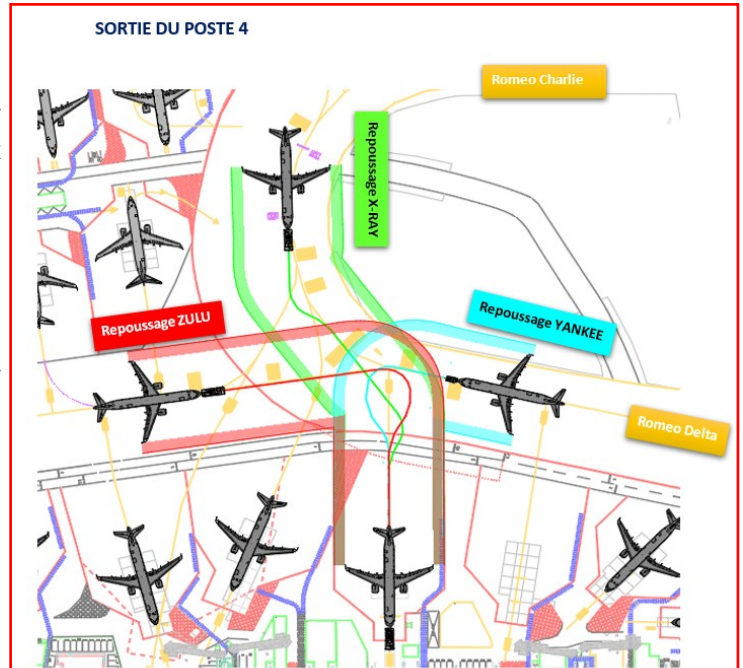
LFRS / Nantes-Atlantique / NTE

Phraséologie spécifique utilisée sur l'aérodrome de Nantes

Repoussage Y, Z et X

Des fiches de postes détaillées (exemple ci-contre) sont transmises aux assistants et aux compagnies.

Une synthèse des types de repoussage demandés par l'ATC est consultable via l'AIP afin de servir de boucle de rattrapage.



Chaque sens de repoussage est identifié d'une manière unique :

Pour les repoussages sur le taxiway Roméo, par le n° de la piste à rejoindre : 03 ou 21

Pour les autres repoussages, par une lettre, en fonction de la position de l'aéronef par rapport à la piste :

