

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 : 23/03/2026 par LRST

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
- Approche QFU 22 : Présence du Cap Ferrat et du relief du Mont Alban
- Doublet de piste inversé
- Risque de proximité avec les hélicoptères
- Déversement carburant

ARRIVEE

- Risque de proximité d'aéronef en remise de gaz

PISTE

- Risque animalier
- Feux de trouées uniques des FATO
- Présence de wig-wag

ROULAGE

- Spécificités marquages verts
- Risque lié au souffle pour les aéronefs de codes E et F sur CSD
- Procédure Holding Stand

DEPART

- Risques d'incursions piste
- Sortie des postes 5 à 17

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

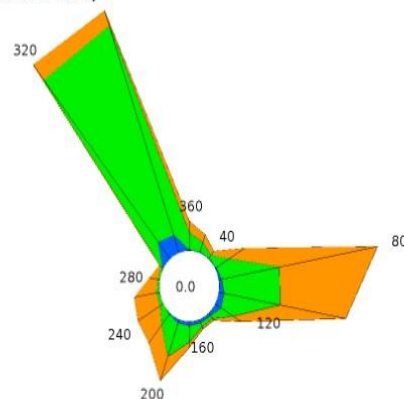
Risques météorologiques liés à la situation géographique de l'aéroport

La situation de l'aérodrome en bordure de mer, au débouché de la vallée du Var et à proximité du relief pré-alpin, conduit à des phénomènes météorologiques particuliers tels que cisaillements de vent, entrées de nuages bas maritimes et coups de mer.

Aérodrome situé au débouché de la vallée du Var

- Convergence de vent à proximité des pistes, entre la brise de vallée de nord-ouest et le vent établi en mer, cela peut engendrer du cisaillement au seuil 04.
- Irruption parfois brutale d'un vent de secteur nord-ouest traversier, canalisé par cette vallée, notamment en cas de cellules orageuses sur le relief (cas rare). Ces fronts de rafales engendrent de la turbulence.

Fréquence du vent maxi quotidien en fonction de son secteur en %
(Période 2000 -2022)



Groupes de vitesses (kts)



Pourcentage par direction



Maximal quotidien du vent moyenné sur 10 minutes

Aérodrome proche du relief

Lorsque le vent dépasse 25 kt à 1 500 m d'altitude (soit 5 000 ft) :

- Par flux de SW à W, il peut y avoir des zones de turbulence et de cisaillement de vent, fixes ou mobiles. Ceci résulte de la formation de petites dépressions thermiques en basses couches.
- Par flux de NW à NE, formation possible de turbulence et de cisaillement en basses couches, avec ou sans « renverse » de vent.

La « renverse » se produit par 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 kilomètres en mer et se déplace plus ou moins rapidement d'ouest en est ou d'est en ouest. Elle peut atteindre jusqu'à 2 000m d'altitude. Elle survient généralement en air clair, parfois soulignée par des cumulus épars.

LFMN / Nice Côte-d'Azur / NCE

Approche QFU 22 : Présence du Cap Ferrat et du relief du Mont Alban

Ne permet pas d'approches directes de précision au QFU 22 et a conduit à la mise en œuvre de procédures avec VPT et minima élevés (RNP D et VOR B).

Depuis le 21 mars 2024, une procédure de type RNP AR permet aux aéronefs autorisés de voler une approche indirecte avec des minima beaucoup plus bas (RNP Z). En condition de vent du SW et d'air humide, la baie de Nice peut se trouver 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 pour les aéronefs non autorisés à voler la RNP Z (AR).



LFMN / Nice Côte-d'Azur / NCE

Doublet de piste inversé – Risque de confusion de piste



Présence d'un doublet de pistes inversé et rapproché avec des désignations proches :

- Piste 04L/22R (nord) priorisée pour les atterrissages
- Piste 04R/22L (sud) priorisée pour les décollages

Plusieurs évènements récents montrent que les erreurs d'identification de piste, tant en 04 qu'en 22, existent et entraînent un risque fort pour la sécurité. Elles peuvent conduire à :

- Un alignement sur la mauvaise piste
- Un décollage ou un atterrissage sur une piste non autorisée
- La pénétration d'une piste occupée

Il est demandé à tous les équipages de renforcer leur vigilance et d'appliquer strictement les bonnes pratiques suivantes :

- Effectuer une vérification croisée (ATC/Cartes/Briefing,...) systématique de la désignation de piste avant le virage d'alignement
- Réaliser une écoute active et complète des clairances. Ne pas hésiter à demander des précisions à l'ATC en cas de message mal compris
- Cross-check équipage avant l'alignement et le décollage
- Confirmer la cohérence entre la clairance et les aides visuelles

Pour la piste à l'atterrissage pour les VPT A, VPT B, VPT D et Approches à vue → vérifier que vous disposez des feux de seuils, feux à éclats et PAPI pour confirmer votre alignement sur la bonne piste ; l'autre piste en sera dépourvue et n'aura que le balisage pour le décollage.

En cas de doute : STOP → demander confirmation à l'ATC et préparez-vous à une remise des gaz.

LFMN / Nice Côte-d'Azur / NCE

Déversement carburant

Les déversements carburants sont fréquents et nombreux. L'une des causes identifiées est un phénomène physique influencé par le coefficient de dilatation des liquides et de la température.

Le phénomène de DILATATION DU CARBURANT se manifeste par fortes chaleurs.

Le carburant présent dans les réservoirs d'un avion, qui pourrait subir un écart de température trop important pourrait voir son volume augmenter et générer un écoulement du trop-plein par les événements si les réservoirs ne supportent pas la différence de volume.

Les risques liés aux déversements sont :

- **La sécurité des personnes et des aéronefs : incendie et explosion**
- **La détérioration du poste de stationnement contaminé**
- **La pollution des eaux par effet d'absorption dans le sol**
- **La pollution de l'air par effet d'évaporation et**
- **La production de déchets dangereux**

Le gestionnaire se réserve le droit de procéder à une facturation des moyens humains et matériels engagés pour le nettoyage, ainsi que pour les dégradations causées à l'infrastructure aéroportuaire.

LFMN / Nice Côte-d'Azur / NCE

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 animalier

L'aéroport de Nice côte d'Azur est soumis, par sa localisation géographique en zone périurbaine, en bordure du lit du Var et du littoral méditerranéen d'une part ainsi que pour partie sur un couloir migratoire d'autre part, à la présence d'une biodiversité importante, en particulier pour l'avifaune.

Feux de trouées uniques FATO

Présence d'un balisage lumineux rouge au niveau des FATO MS et ME. Balisage lumineux unidirectionnel orienté dans le sens opposé à la FATO.

BiFato 04



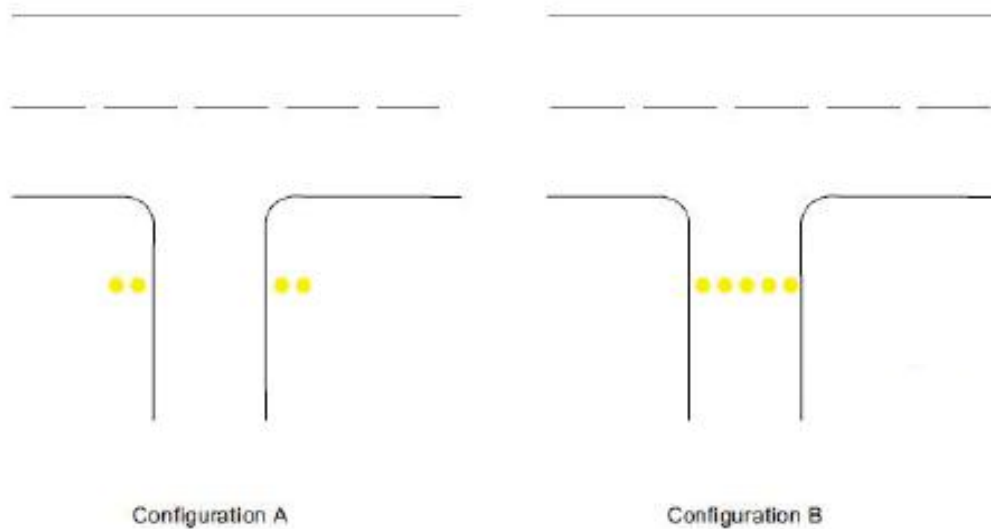
BiFato 22



Présence des wig-wag

Les points d'attente avant piste sont équipés de wig-wag avec deux configurations distinctes :

- **Wig-wag en configuration AB sur les points d'attente suivants : A1, B1, C1, F1, EG/G1, H1.** Dans cette configuration, les pilotes auront une paire de feux unidirectionnels qui flashent de part et d'autre du point d'attente (configuration A) plus une ligne de feux encastrés au sol espacés de 3m et unidirectionnels qui flashent (configuration B).
Point de vigilance : la configuration B ne doit pas être confondue avec une barre d'arrêt.
- **Wig-wag en configuration A sur les points d'attente suivants : A2, A3, B2, B3, C2, G2, H2, H3, J1, W3, Q3, EB, EF, EY.** Dans cette configuration, les pilotes auront une paire de feux unidirectionnels qui flashent de part et d'autre du point d'attente (configuration A).



LFMN / Nice Côte-d'Azur / NCE

Présence de marquages verts spécifiques

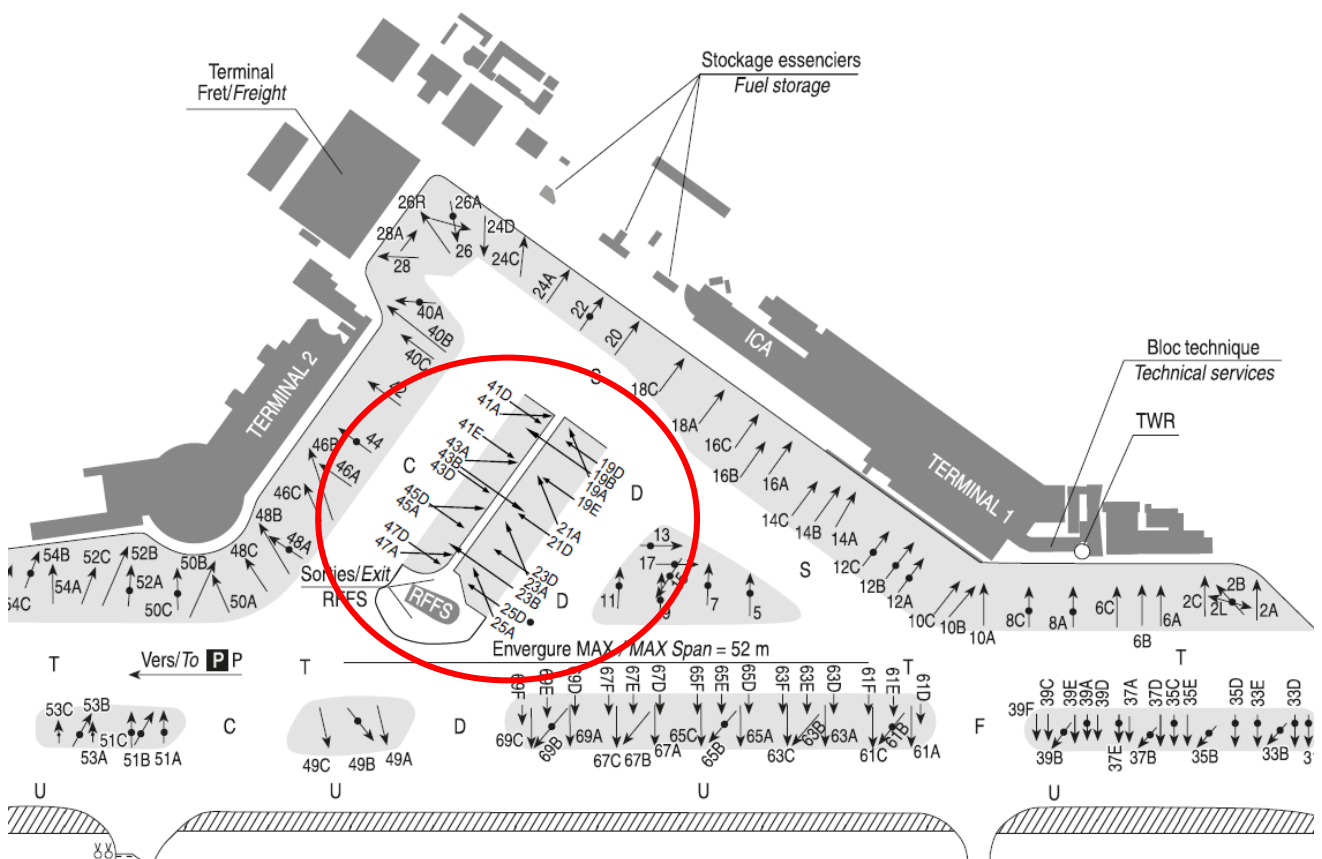
Présence de marquages verts spécifiques :

- Entre le TWY U et la piste 04L/22R afin de réduire les risques de confusion et de permettre une identification claire des zones non roulables ;
- Sur les postes 24, 26 et 28 pour les arrivées en autonome ;
- Sur les postes 61 à 69, 19 à 25 et 41 à 47 pour identifier les postes avec multi configurations ;
- Sur les postes 1 pour permettre aux aéronefs de se positionner de telle sorte qu'ils ne soient pas gênés par les vents arrière et puissent partir en toute sécurité.

Risque lié au souffle pour les aéronefs de codes E et F sur CSD

Interdiction d'utiliser les moteurs en pleine puissance lors des manœuvres dans la zone CSD.

En cas de blocage de l'aéronef sur le TWY C ou D avec impossibilité de repartir en moteurs au ralenti afin de finaliser la manœuvre de stationnement, arrêt du guidage et mise en place par l'assistant d'un tractage pour procéder à l'entrer sur poste et stationnement de l'aéronef.

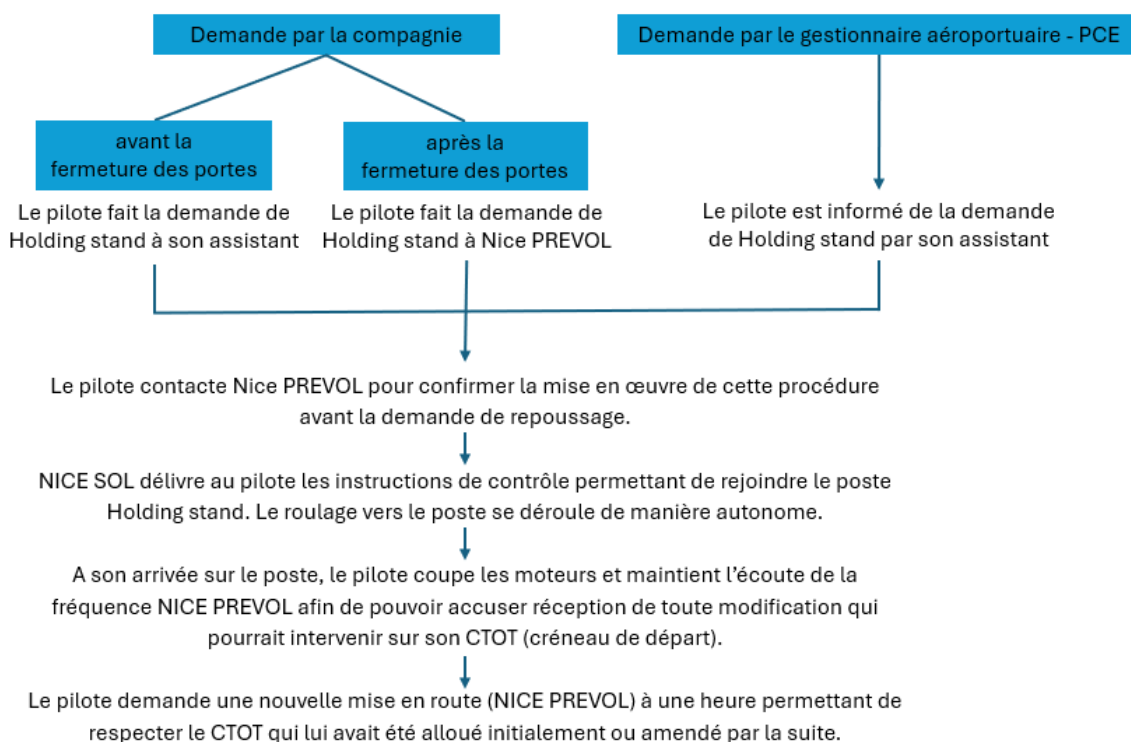


LFMN / Nice Côte-d'Azur / NCE

Procédure Holding Stand

Postes utilisés pour la mise en attente des aéronefs à l'arrivée ou pour les vols au départ avec un CTOT : **69A/B/C - 67A/B/C - 51B - 53B - 49A/C**.

Elle s'applique à toutes les compagnies qui en font la demande et qui se sont engagées à fournir une documentation spécifique à ses équipages.



Règles d'exploitation :

• HOLDING STAND A L'ARRIVEE :

- Le positionnement s'effectue sous l'entière responsabilité du Commandant de bord en respectant les barres marquées sur les postes ;
- Les feux anticollision sont maintenus allumés ainsi que les moteurs pendant toute la durée de la procédure ;
- Toutes les opérations d'assistance en escale sont interdites, sauf urgence.

• HOLDING STAND AU DEPART :

- Le positionnement s'effectue sous l'entière responsabilité du Commandant de bord en respectant les barres marquées sur les postes ;
- Les moteurs sont éteints avec conservation de l'APU pour redémarrage des moteurs ;
- Les feux anticollision sont maintenus allumés pendant toute la procédure ;
- Le temps maximum de stationnement est de 30 minutes ;
- Toutes les opérations d'assistance en escale sont interdites, sauf urgence.

Règles de sécurité :

- Vigilance des pilotes lors des mouvements sur poste avec attention particulière sur les FOD
- Faible vitesse lors de l'entrée ou de la sortie du poste
- Possibilité d'exercer un freinage d'urgence en cas de détection de FOD avec appel TWR pour retrait immédiat du FOD

Cette procédure peut être suspendue lors d'évènements particuliers sur la plateforme.

LFMN / Nice Côte-d'Azur / NCE

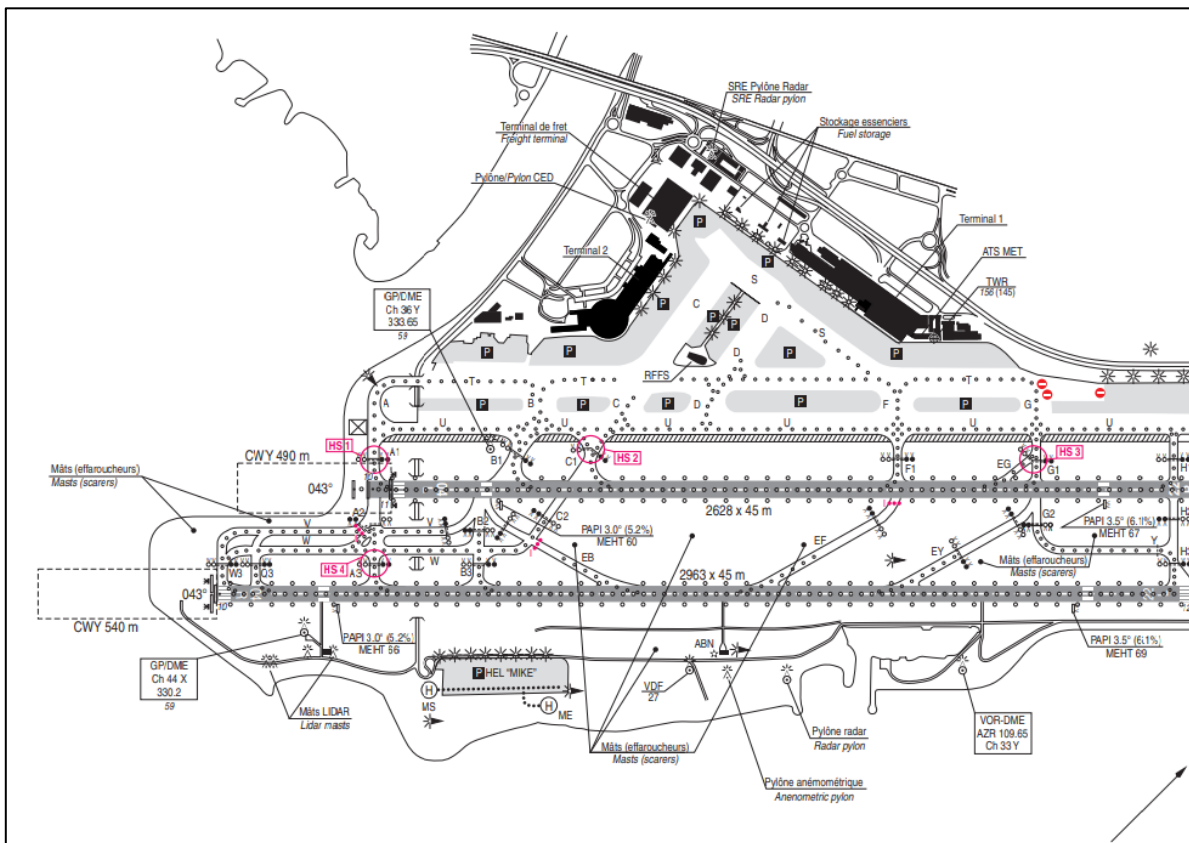
Risques d'incursion de piste

En raison de l'exploitation en doublet inversé, les distances de roulage au départ sont courtes entre certains postes avions et les points d'attente de la piste 04L/22R (piste active à l'atterrissage.).
Cette proximité génère des risques d'incursion par des aéronefs débutant le roulage.

Ces points d'attente sont considérés comme des « HOT SPOT », 3 ont été identifiés :

- A1
- C1
- G1

Un 4^{ème} point d'attente est identifié comme « HOT SPOT » : **A3**, situé dans la continuité des points d'attente A1 et A2.

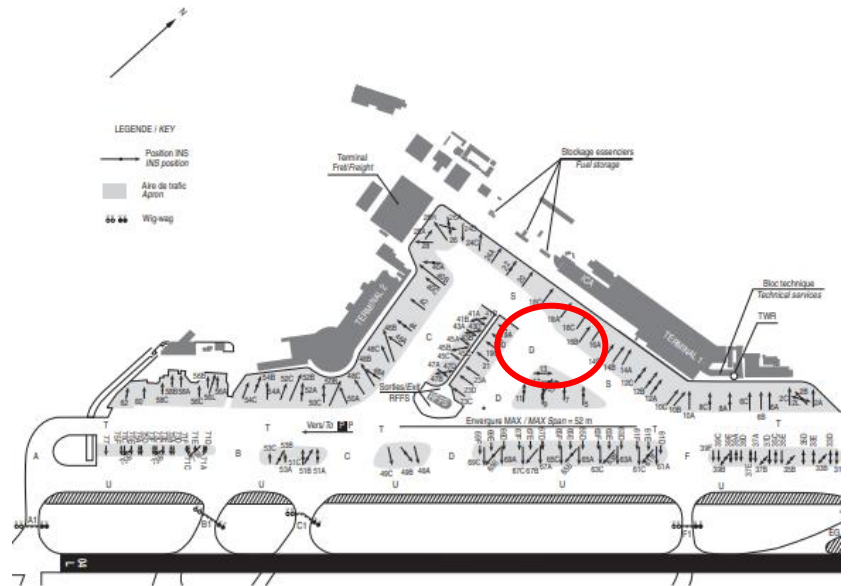
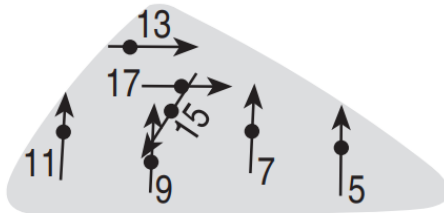


LFMN / Nice Côte-d'Azur / NCE

Sortie des postes de stationnement 5 à 17

L'aire de stationnement des postes de stationnement 5 à 17 est une aire multi configuration avec des postes autonomes et des postes pour lequel le repoussage de l'avion est nécessaire.

Postes autonomes : 5, 11, 13 et 17
 Postes repoussage : 7, 9 et 15



Cette multi configuration peut générer un risque de confusion en sortie de poste. Afin de limiter ce risque, suivre les marquages spécifiques (flèches) et instructions de la TWR.