

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified  
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR  
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

## AD 2 LFMN.1

Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name*

LFMN - NICE COTE D'AZUR

## AD 2 LFMN.2

Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Position GEO ARP Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	43°39'55"N 007°12'54"E TWR
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	3,2 NM SW de NICE 3,2 NM SW NICE
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i> Température de référence / <i>Reference temperature</i>	12 ft 27.7 ° C
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	160 ft
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i> Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	2°E 2015
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i> Adresse / <i>Address</i> Telephone FAX TELEX AFS	SA AEROPORTS COTE D'AZUR (SA ACA) Aéroport de NICE Côte d'Azur BP 3331 06206 NICE CEDEX 3 (0)8 20 42 33 33 (SA ACA) E-mail : pcaires@cote-azur.aeroport.fr LFMNYDYX
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR
8	Observations / <i>Remarks</i>	Affectataire principal : CAA Main assignee: CAA

## AD 2 LFMN.3

Horaires *Operational hours*

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	H24
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>	H24
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	BORDEAUX (voir/see GEN).
5	BDP / <i>ARO</i>	
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>	H24
7	ATS	H24
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	Sans préavis 0400-2200. SASCA : 04 93 21 39 73. MENZIES AVIATION FUELLING : 04 83 76 28 13. En dehors de ces HOR, O/R 1 HR après atterrissage de l'appareil à SA ACA sur AD ou assistant.
9	Services de manutention / <i>Handling</i>	Without prior notice 0400-2200. SASCA : 04 93 21 39 73. MENZIES AVIATION FUELLING : 04 83 76 28 13. Outside these SKED, O/R 1 HR after ACFT landing to SA ACA on AD or handling.
10	Sûreté / <i>Safety</i>	H24
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	Prestation non assurée Service not provided
12	Observations / <i>Remarks</i>	

06 DEC 2018

## AD 2 LFMN.4

Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	SA ACA: chariot élévateur 2,5 t	SA ACA: elevator truck 2,5 t
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburant : JET A1. Lubrifiants : BP 23/80 - BP 21/97.	Fuel : JET A1. Lubricants : BP 23/80 - BP 21/97.
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	Par camions : JET A1 - SASCA : 20-80 m3, 2300 l/min. - MENZIES AVIATION FUELLING : 26-68 m3, 2500 l/min.	By trucks : JET A1 - SASCA : 20-80 m3, 2300 l/min. - MENZIES AVIATION FUELLING : 26-68 m3, 2500 l/min.
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	Prestation non assurée	Service not provided
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>		
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	Réparations sommaires	Summary repairs
7	Observations / <i>Remarks</i>	Cartes de paiement acceptées par les pétroliers : - SASCA : TOTAL, Sterling BP, Avcard, Worldfuel/Baseops, Aster, Multiservice, Colt International, Avfuel, Mercury Fuel/Jet Aviation. - MENZIES AVIATION FUELLING : Avcard, FS Fuel Card, Colt, Air Card, MH Aviation Card, Aviation Into-Plane, Multiservice. Liste des assistants aéroportuaires : - USAGERS COMMERCIAUX : AIR FRANCE : 04 93 21 33 29 - FAX : 04 93 21 34 28 - SITA : NCEKWAF AVIAPARTNER : 04 93 21 59 55 - FAX : 04 93 21 43 35 - SITA : NCEOPXH - RSFTA : LFMNXHAK MENZIES : 04 93 96 78 70 - mobile : 06 30 11 92 36 - E-mail : florence.augustyniak@menziesaviation.com GROUPE EUROPE HANDLING (GEH) : 01 48 16 40 51 - mobile : 06 19 02 59 17 E-mail : huehrhard@geh.aero - USAGERS PRIVÉS : AVIAPARTNER : 04 93 21 37 37 - FAX : 04 93 21 34 08 - nce.executive@aviapartner.aero - SITA : NCEGAXH - RSFTA : LFMNXHAK SIGNATURE : 04 93 21 82 18 - FAX : 04 93 21 82 19 - nce@signatureflight.fr - SITA : NCEAEXH SWISSPORT EXECUTIVE AVIATION : 04 93 21 58 12 - FAX : 04 93 21 58 13 - nce.operations@swissportexecutive.com - SITA : NCESEXH - RSFTA : LFMNXHAX	Payment cards accepted by the oil companies: - SASCA: TOTAL, Sterling BP, Avcard, Worldfuel/Baseops, Aster, Multiservice, Colt International, Avfuel, Mercury Fuel/Jet Aviation. - MENZIES AVIATION FUELLING: Avcard, FS Fuel Card, Colt, Air Card, MH Aviation Card, Aviation Into-Plane, Multiservice. Handling facilities operators: - COMMERCIAL CUSTOMERS: AIR FRANCE: 04 93 21 33 29 - FAX : 04 93 21 34 28 - SITA : NCEKWAF AVIAPARTNER: 04 93 21 59 55 - FAX : 04 93 21 43 35 - SITA : NCEOPXH - RSFTA: LFMNXHAK MENZIES: 04 93 96 78 70 - mobile : 06 30 11 92 36 - E-mail: florence.augustyniak@menziesaviation.com GROUPE EUROPE HANDLING (GEH): 01 48 16 40 51 - mobile: 06 19 02 59 17 E-mail: huehrhard@geh.aero - PRIVATE CUSTOMERS: AVIAPARTNER: 04 93 21 37 37 - FAX : 04 93 21 34 08 - nce.executive@aviapartner.aero - SITA : NCEGAXH - RSFTA: LFMNXHAK SIGNATURE: 04 93 21 82 18 - FAX: 04 93 21 82 19 - nce@signatureflight.fr - SITA: NCEAEXH SWISSPORT EXECUTIVE AVIATION: 04 93 21 58 12 - FAX: 04 93 21 58 13 - nce.operations@swissportexecutive.com - SITA : NCESEXH - RSFTA: LFMNXHAX

## AD 2 LFMN.5

Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	à proximité	in the vicinity
2	Restaurants	2 restaurants aéroport T1 2 restaurants aéroport T2	2 restaurants in air terminal T1 2 restaurants in air terminal T2
3	Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>	navette Terminal 1-Terminal 2 gratuite autobus, taxis, location de voitures sans chauffeur, avions-taxis et HELICO	free bus between terminals T1 and T2 buses, taxis, car rental, taxiplanes and HELICO
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>	Médecin sur site permanence H24; centre international de vaccination. Centre vétérinaire et phytosanitaire. Ambulances. Hôpitaux à NICE	Doctor available H24 on the spot; international centre of vaccination - phytosanitary and veterinary centre - Ambulances - hospitals in NICE
5	Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i>	Banques aux T1 et T2	Banks within T1 and T2
6	Office de tourisme / <i>Tourist office</i>	Disponible au T1	Available within T1
7	Observations / <i>Remarks</i>	Centre de services (pressing, ...) disponible T1 et T2	Services centre (pressing, ...) available within T1 and T2

## AD 2 LFMN.6

Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i>	9	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>	1 vedette	1 launch
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Permanence assurée par société de levage H24	Permanence provided H24 by lifting company
4	Observations / <i>Remarks</i>	Horaires modulés en fonction de la saison aéronautique. Voir NOTAM	Modulated SKED according to the aeronautical season. See NOTAM

## AD 2 LFMN.7

Disponibilité saisonnière, déneigement *Seasonal availability, clearing*

1	Type d'équipements / <i>Type of clearing equipment</i>	Déneigement :2 véhicules équipés de lames robot1 véhicule équipé d'un balai rotatif neige	Snow-sweeping :2 vehicles equipped with robot-blade1 vehicle equipped with snow rotary-brush
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	Neige : épaisseur supérieure à 3cm. Seront déblayées : - La piste Sud sur une largeur de 30m, - Les voies de circulation sur une largeur de 18m et selon un ordre de priorité fixé par l'autorité locale, - Les aires de trafic selon les besoins opérationnels. En fonction de la disponibilité du matériel et des conditions climatiques, la piste Nord et ses voies d'accès seront ensuite déblayées.	Snow : depth greater than 3cm. Will be shovel away : - Southern runway over a width of 30m, - The taxiways over a width of 18m and in order to a priority done by local authority, - The aprons in compliance with operational requests Depending of the equipment availability and the weather conditions, the Northern runway and the access taxiways will be next shovel away.
3	Observations / <i>Remarks</i>	En cas de neige ou de glace, l'état des pistes sera communiqué aux équipages par la diffusion de la nature des contaminants constatés et des coefficients de frottement mesurés au moyen d'un appareil de mesure type IMAG. L'attention des équipages est attirée sur le fait que ces valeurs, mesurées sur contaminants d'une autre nature que la neige compactée ou la glace, ne peuvent être considérées comme des valeurs absolues (Réf. Annexe 14 de l'OACI).	In case of snow or ice, RWYs state will be communicated to crews by means of the nature of observed contaminants and the value of coefficients of friction measured with an IMAG-like measuring device. Crews attention is drawn to the fact that these values, measured on contaminants different from compacted snow or ice, cannot be considered as absolute values (see ICAO code, appendix 14).

## AD 2 LFMN.8

Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / <i>Apron surface</i>	Béton bitumineux	Asphaltic concrete
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	60 F/B/W/T	
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i>	22,5 m	
	Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>	Béton bitumineux	Asphaltic concrete
	Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	60 F/B/W/T	
3	Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>		
	Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>		
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>		
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>	01B 43°40'00.14"N 007°13'11.68"E 01G 43°40'01.87"N 007°13'14.21"E 02B 43°39'58.22"N 007°12'59.00"E 02L 43°39'58.45"N 007°13'01.51"E 05A 43°39'43.19"N 007°12'40.52"E 08B 43°39'53.93"N 007°12'54.28"E 09 43°39'46.12"N 007°12'44.41"E 11 43°39'45.91"N 007°12'42.69"E 12B 43°39'52.16"N 007°12'47.93"E 13 43°39'45.71"N 007°12'40.97"E 14B 43°39'51.72"N 007°12'44.16"E 15 43°39'45.51"N 007°12'39.25"E 16A 43°39'50.89"N 007°12'39.00"E 16B 43°39'39.25"N 007°12'39.40"E 16C 43°39'50.61"N 007°12'36.85"E 17 43°39'45.52"N 007°12'41.24"E 18 43°39'49.39"N 007°12'34.44"E 22 43°39'49.88"N 007°12'28.67"E 26 43°39'47.87"N 007°12'19.72"E 31 43°39'56.27"N 007°13'08.06"E 33B 43°39'54.94"N 007°13'06.07"E 33D 43°39'55.54"N 007°13'06.92"E 33E 43°39'54.87"N 007°13'05.96"E 35C 43°39'53.21"N 007°13'03.75"E 35D 43°39'54.19"N 007°13'04.77"E 37B 43°39'52.20"N 007°13'02.15"E 37E 43°39'52.12"N 007°13'01.93"E 39A 43°39'51.06"N 007°13'00.79"E 39B 43°39'50.00"N 007°12'59.11"E 39E 43°39'50.66"N 007°12'59.92"E 40A 43°39'44.77"N 007°12'21.63"E 44 43°39'40.17"N 007°12'24.26"E 48A 43°39'35.73"N 007°12'25.38"E 49A 43°39'33.52"N 007°12'36.48"E	49B 43°39'33.24"N 007°12'36.08"E 49C 43°39'32.08"N 007°12'34.40"E 50C 43°39'32.29"N 007°12'23.82"E 51A 43°39'28.56"N 007°12'27.77"E 51B 43°39'28.42"N 007°12'27.55"E 51C 43°39'27.89"N 007°12'26.62"E 52A 43°39'31.41"N 007°12'21.82"E 53A 43°39'26.99"N 007°12'25.35"E 53B 43°39'26.89"N 007°12'25.34"E 53C 43°39'26.07"N 007°12'24.28"E 54B 43°39'29.53"N 007°12'18.47"E 61B 43°39'45.89"N 007°12'53.50"E 65B 43°39'41.61"N 007°12'47.65"E 69B 43°39'37.36"N 007°12'41.78"E 71A 43°39'21.84"N 007°12'20.26"E 71B 43°39'21.05"N 007°12'19.28"E 71C 43°39'20.90"N 007°12'19.08"E 71D 43°39'21.94"N 007°12'20.39"E 71E 43°39'21.36"N 007°12'19.68"E 71F 43°39'20.78"N 007°12'18.93"E HEL 1 43°38'59.65"N 007°12'38.32"E HEL 2 43°39'00.24"N 007°12'39.14"E HEL 3 43°39'00.83"N 007°12'39.96"E HEL 4 43°39'01.43"N 007°12'40.78"E HEL 5 43°39'01.98"N 007°12'41.53"E HEL 6 43°39'02.53"N 007°12'42.28"E HEL 7 43°39'03.07"N 007°12'43.04"E HEL 8 43°39'03.62"N 007°12'43.79"E HEL 9 43°39'04.17"N 007°12'44.54"E HEL10 43°39'04.72"N 007°12'45.30"E HEL11 43°39'05.26"N 007°12'46.05"E HEL12 43°39'05.86"N 007°12'46.87"E HEL13 43°39'06.65"N 007°12'47.96"E HEL14 43°39'07.50"N 007°12'49.12"E
6	Observations / <i>Remarks</i>	Voir AD 2 LFMN.20 § 3.1	see AD 2 LFMN.20 § 3.1

**AD 2 LFMN.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / Surface movement guidance and control system, marking**

1	ID postes de stationnement <i>Aircraft stands ID signs</i>	Voir carte APDC NICE CÔTE D'AZUR	See chart APDC NICE CÔTE D'AZUR
	Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i>		
2	Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>	Toutes RWY : balises coniques; NR d'identification; marques de seuil, d'aires de prise de contact et de distance; lignes axiales. Marquage vert pour trafic aviation générale et commuter, d'envergure MAX 28 m.	All RWY: conical markers; designation; treshold; touchdown area and distance markings; CL markings. Green markings for general aviation traffic and commuter, MAX span 28 m;
	Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>	Voir/see AD 2 LFMN .14/15	
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>		
4	Observations / <i>Remarks</i>	Présence de bandes vertes obliques sur l'accotement du TWY U pour différencier ce dernier de la piste 04L/22R parallèle (risque de confusion en approche)	Presence of oblique green bands on shoulder of TWY U to differentiate it from parallel RWY 04L/22R (risk of confusion in approach)

**AD 2 LFMN.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome Aerodrome obstacles**

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles / *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts*

**AD 2 LFMN.11 Renseignements météorologiques Meteorological information**

1	Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>	NICE COTE D'AZUR
2	Horaires de service / <i>Hours of service</i>	voir/see AD 2 LFMN .3
	Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>	
3	Centre MET responsable des TAF <i>Office in charge of TAF</i>	NICE COTE D'AZUR
	Période de validité / <i>Validity period</i>	30 03-09-15-21
4	Type de prévision d'atterrissage <i>Type of landing forecast</i>	TREND
	Périodicité / <i>Interval of issuance</i>	H24
5	Briefing, consultation	P-D-T
6	Documentation de vol / <i>Flight documentation</i>	C-PL
	Langue utilisée / <i>Language used</i>	FR
7	Cartes, autres informations <i>Charts, other information</i>	S-U-P-W AD WARNING
8	Equipement complémentaire <i>Supplementary equipment</i>	VISU, AEROWEB, AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>	TWR
10	Informations complémentaires <i>Additional information</i>	TEL MET (IFR) : 04 92 29 48 55

**AD 2 LFMN.12 Caractéristiques physiques des pistes Runway physical characteristics**

RWY ID	Orientation Geo (MAG)	Dimensions RWY	PCN	Surface	Position GEO THR (DTHR)	ALT	SWY CWY	Bande Strip	
04L	045 (043)	2628 x 45	81 F/B/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	43°39'06.50"N 007°12'14.55"E (43°39'08.57"N 007°12'17.38"E)	THR: 10 ft DTHR: 11 ft	CWY 150 m		(1)
22R	225 (223)	2628 x 45	81 F/B/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	43°40'06.76"N 007°13'37.42"E (43°40'05.44"N 007°13'35.59"E)	THR: 10 ft DTHR : 10 ft	CWY 490 m		(2)
04R	045 (043)	2963 x 45	76 F/B/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	43°38'48.26"N 007°12'08.98"E	THR: 10 ft	CWY 540 m		(3)
22L	225 (223)	2963 x 45	76 F/B/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	43°39'56.19"N 007°13'42.40"E	THR: 12 ft	CWY 540 m		(4)

(1) Accotements de piste : 15 m de part et d'autre. / RWY shoulders : 15 m on each side.

Mise en place d'une Runway Starter Extension de 90 x 45 m en amont du seuil décalé. / Implementation of a 90 x 45 m Runway Starter Extension upstream from the displaced threshold.

(2) Accotements de piste : 15 m de part et d'autre. / RWY shoulders : 15 m on each side.

(3) Accotements de piste : 15 m de part et d'autre. / RWY shoulders : 15 m on each side.  
RESA : 90 x 90 m.

(4) Accotements de piste : 15 m de part et d'autre. / RWY shoulders : 15 m on each side.  
RESA : 90 x 90 m.

## AD 2 LFMN.13

Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations <i>Remarks</i>
04L	2628	2778	2628	2538	L'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY Remaining distance is measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection.
TWY B1	2207	2357	2207		
TWY C1	1980	2130	1980		
22R	2480	2970	2480	2480	L'origine des distances déclarées au décollage est située au DTHR. Fin des distances déclarées située 90 m avant l'extrémité physique de la piste. Remaining distance is measured from DTHR. End of declared distances located 90 m before physical end of RWY.
TWY EG	1758	2248	1758		
TWY F1	1505	1995	1505		
TWY G1	1926	2416	1926		
TWY H1	2341	2831	2341		
04R	2963	3503	2963	2963	L'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY Remaining distance is measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection.
TWY A3	2473	3013	2473		
TWY B3	2157	2697	2157		
TWY Q3	2858	3398	2858		
22L	2963	3503	2963	2963	L'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY Remaining distance is measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection.
TWY EF	1692	2232	1692		
TWY EY	2114	2654	2114		

## AD 2 LFMN.14

Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting*

RWY ID	APCH	THR couleur colour	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur Length	Balisage axial <i>Centerline LGT</i>			
						Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity
04L	CAT I Feux à éclats d'identification de seuil de piste. Absence de rampe d'approche. - W	G - LIH- LIL	PAPI 3.0 ° 5.2 %	60 ft		2628 m	30 m	W	LIH-LIL
22R	Fé séq. / <i>RG FLG</i> - 300 m - W	G - LIH- LIL	PAPI 3.5 ° 6.1 %	69 ft		2628 m	30 m	W	LIH-LIL
04R	CAT I Feux à éclats d'identification de seuil de piste. Absence de rampe d'approche. - W	G - LIH- LIL	PAPI 3.0 ° 5.2 %	66 ft		2960 m	30 m	W	LIH-LIL
22L	Fé / <i>RWY FLG</i> Feux à éclats d'identification de seuil de piste. - W	G - LIH- LIL	PAPI 3.5 ° 6.1 %	69 ft		2960 m	30 m	W	LIH-LIL
RWY ID	Balisage latéral <i>Edge lighting</i>				Extrémité <i>RWY end</i>		SWY		
	Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity	Couleur Colour		Longueur Length	Couleur Colour	
04L	2628 m	60 m	W	LIH-LIL	R -LIH-LIL				(1)
22R	2628 m	60 m	W	LIH-LIL	R -LIH-LIL				(2)
04R	2963 m	60 m	W	LIH-LIL	R-LIH-LIL				
22L	2963 m	60 m	W	LIH-LIL	R-LIH-LIL				
(1) PAPI 04L : portée limitée à 7000 m. / Scope limited to 7000 m									
(2) PAPI 22R décalé de 05° vers le sud . Portée limitée à 7000 m / PAPI 22R offset 05° to the south. Scope limited to 7000 m.									

**AD 2 LFMN.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN	Blanc/Vert, rotatif 26 éclats par min, portée visuelle 30 NM	White/green, rotative 26 flash by min, visual range 30 NM.
	IBN		
2	Té d'atterrissage / <i>LDI</i>		
	Anémomètre / <i>Anemometer</i>		
3	Balisage axial TWY / <i>TWY centre line lighting</i>	G	
	Balisage latéral TWY / <i>TWY edge lighting</i>	B	
4	Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i>	Alimentation auxiliaire - secours inversés en cas d'orage	Secondary power supply - opposite switching when stormy conditions
	Temps de commutation / <i>Switch-over time</i>	15 s MAX	
5	Observations / <i>Remarks</i>	Feux à éclats QFU 04L, 22R, 04R, 22L. TWY et PRKG : feux B, y compris sur MIKE entre l'aire de prise de contact et les postes de stationnement 1 à 10.	Flashing lights QFU 04L, 22R, 04R, 22L. TWY and PRKG: B lights, including MIKE between touchdown area and ACFT stands 1 to 10.

**AD 2 LFMN.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	Position FATO MIKE ECHO : 43°39'04.22"N - 007°12'52.26"E. Position FATO MIKE SIERRA : 43°38'57.04"N - 007°12'39.26"E. Revêtement : enrobé bitumineux. Dimensions FATO : 29.25 m x 29.25 m. Résistance : 12t. Balisage pour chaque FATO : 16 feux verts, 12 feux blancs et 5 feux rouges de trouée unique. Observations : voir VAC HELISTATIONS. Emplacement FATO MIKE ECHO : 181°/1583m ARP - 336m de l'axe de piste 04R/22L. Emplacement FATO MIKE SIERRA : 190°/1834m ARP - 290m de l'axe de piste 04R/22L.	FATO MIKE ECHO position : 43°39'04.22"N - 007°12'52.26"E. FATO MIKE SIERRA position : 43°38'57.04"N - 007°12'39.26"E. Surface : asphaltic concrete. FATO dimension : 29.25 m x 29.25 m. Strength : 12t. Lighting for each FATO : 16 green lights, 12 white lights and 5 red single funnel lights. Remarks : see VAC HELISTATIONS. FATO MIKE ECHO site : 181°/1583m ARP - 336m from RWY axis 04R/22L. FATO MIKE SIERRA site : 190°/1834m ARP - 290m from RWY axis 04R/22L.
---	-------------	---	---

**AD 2 LFMN.17** **Espaces ATS *ATS airspace***

Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Organisme Indicatif d'appel (langue) <i>ATS unit Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
<b>CTR NICE partie 1</b> 43°45'06"N , 007°26'00"E - 43°36'32"N , 007°26'00"E - 43°29'44"N , 007°09'37"E - 43°29'10"N , 007°07'18"E - 43°31'34"N , 007°07'19"E - 43°32'53"N , 007°06'53"E - arc anti-horaire de 0.92 NM de rayon centré sur 43°33'11"N , 007°05'41"E - 43°33'42"N , 007°04'38"E - 43°32'18"N , 007°03'12"E - 43°38'32"N , 007°00'00"E - 43°45'06"N , 007°16'44"E - 43°45'06"N , 007°26'00"E	D	3500ft AMSL ----- SFC	APP NICE TWR NICE NICE Approche NICE Tour	H24 A l'exclusion de la zone LF-R106. Une partie de la CTR Nice partie 1 est commune avec la zone LF-R 225 Nice lorsqu'elle est active. Except for LF- R106. A part of NICE CTR part 1 is shared with NICE LF- R 225 when active.
<b>CTR NICE partie 2</b> 43°33'42"N , 007°04'38"E - arc horaire de 0.92 NM de rayon centré sur 43°33'11"N , 007°05'41"E - 43°32'53"N , 007°06'53"E - 43°31'34"N , 007°07'19"E - 43°29'10"N , 007°07'18"E - 43°28'51"N , 007°06'00"E - 43°31'15"N , 007°06'00"E - 43°32'18"N , 007°03'12"E - 43°33'42"N , 007°04'38"E	D	3500ft AMSL ----- 500ft AMSL	APP NICE TWR NICE NICE Approche NICE Tour	H24

## AD 2 LFMN.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel <i>Call-sign</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
FIS	NICE Information	120.850 MHz	H24	Secteur Nord/North sector.
FIS	NICE Information	122.925 MHz	H24	Secteur Sud/South sector.
FIS	NICE Information	124.425 MHz	H24	Secteur Ouest/West sector.
APP	NICE Approche	120.655 MHz	H24	FREQ arrivée.
APP	NICE Approche	124.180 MHz	H24	FREQ arrivée Est.
APP	NICE Approche	125.580 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
APP	NICE Approche	128.205 MHz	H24	FREQ arrivée.
APP	NICE Approche	130.830 MHz	H24	FREQ Départ.
APP	NICE Approche	134.475 MHz	H24	FREQ arrivée Ouest.
TWR	NICE Prevol	121.780 MHz	H24	
TWR	NICE Sol	121.705 MHz	H24	CTL ACFT au sol.
TWR	NICE Tour	118.700 MHz	H24	FREQ IFR et VFR en circuit d'aérodrome.
TWR	NICE Tour	122.375 MHz	H24	FREQ réservée aux VFR en transit SA-EA et hélicoptères.
TWR	NICE Tour	123.150 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
VDF	NICE Gonio	118.700 MHz	H24	
VDF	NICE Gonio	120.850 MHz	H24	
VDF	NICE Gonio	122.375 MHz	H24	
VDF	NICE Gonio	122.925 MHz	H24	
VDF	NICE Gonio	124.180 MHz	H24	
VDF	NICE Gonio	130.830 MHz	H24	
VDF	NICE Gonio	134.475 MHz	H24	
ATIS	NICE	129.605 MHz	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR. (FR)
ATIS	NICE	136.580 MHz	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR. (EN)
D-ATIS	NICE	NIL	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR par liaison de données. / ARR-DEP parameters via DATA-link.

## AD 2 LFMN.19

Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids*

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied <i>Root ALT</i>	Portée <i>Coverage</i>	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation <i>Location</i>
NDB	MUS	428 kHz	H24	43°23'04.5"N 006°36'22.9"E	1500 ft	40NM		
NDB	NC	338 kHz	H24	43°35'24.9"N 007°07'44.7"E	78 ft	25NM		220°/4,9NM THR 04L
VOR-DME	AZR	109.65 MHz CH 33Y	H24	43°39'35.0"N 007°13'27.9"E		100NM FL250		
VOR-DME	CGS	109.2 MHz CH 29X	H24	43°38'42.9"N 007°08'45.3"E	36 ft	40NM FL250		(1)
VOR-DME	NIZ	112.4 MHz CH 71X	H24	43°46'14.3"N 007°15'15.8"E	2822 ft	200NM(135°.225°) 150NM FL500		
LOC 04R (NOCAT)	NA	110.7 MHz	H24	43°40'03.8"N 007°13'44.6"E	9 ft			010°/240 m THR 22L (2)
GP 04R		330.2 MHz	H24	43°38'52.1"N 007°12'21.9"E	9 ft		15.8 m/52 ft (3°)	066°/313 m THR 04R
DME 04R		CH 44X	H24	43°38'52.1"N 007°12'21.9"E	30 ft	25NM FL250		066°/313 m THR 04R
LOC 04L (I.E.1)	NI	109.95 MHz	H24	43°40'10.2"N 007°13'42.2"E	8 ft			044°/209 m DTHR 22R
GP 04L		333.65 MHz	H24	43°39'17.5"N 007°12'22.0"E	10 ft		15 m/49 ft (3°)	019°/294 m DTHR 04L
DME 04L		CH 36Y	H24	43°39'17.5"N 007°12'22.0"E	66 ft	25NM FL250		019°/294 m DTHR 04L

(1) Utilisation CGS limitée à APP basées sur ce moyen.

(2) ILS non dans l'axe. Non classé, ne permet pas les entrainements aux APP CAT 2 et 3 ou ATT automatique.



AD 2 LFMN.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

**1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

**1.1 MARSEILLE ACC et NICE APP** assurent la fourniture des services de la circulation aérienne de la TMA NICE (cf. ENR 2.3).

**1.2 Espaces délégués à NICE APP**

1.2.1 Limites latérales et verticales (cf. ENR 2.3).

**2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition pour la TMA NICE est de 5000 ft.  
Le niveau de transition est calculé par NICE APP.

**3 MANOEUVRES AU SOL**

**3.1 Généralités**

ALT moyenne des PRKG : 16 ft

Il est porté à l'attention de tous les équipages que les marques d'information d'entrée des postes de stationnement sont de couleur jaune sur fond noir en lieu et place de couleur noire sur fond jaune.  
Ces dernières seront remplacées progressivement.

Il est recommandé aux équipages d'appareils de code de lettre E, en particulier d'A340-600, de B777-300 ou d'A380, d'adopter une poussée réduite (moteurs extérieurs pour l'A380) durant la mise en route et de rouler à vitesse réduite sur les voies de desserte ainsi que sur les entrées des postes avions qui leurs sont désignés. Il est également recommandé de rouler avec précaution dans les virages et d'utiliser la technique de l'over-steering, car les jonctions et intersections des voies de circulation suivantes : A2/V, Y/H2 et entre la piste 04L/22R et les voies de circulation A1, B1, F1, G1, H1 (Ouest), H1 (Est), J1 : n'offrent pas de résistance suffisante pour l'exploitation d'avions de type code F.

Pour le roulage de l'A380 (voir carte AD 2 LFMN GMC 02) il est signalé que les marges en bout d'aile, en sortie du poste 2B (après repoussage) sont réduites à 5.5 m.

Envergure MAX de 52 m sur le TWY T entre le TWY C et le TWY F.  
Tous les TWY situés au nord de la piste 04L/22R sont classés voies de desserte.

Avion type code F, suivre axe décalé bleu sur TWY U entre H1 et J1.  
Compte tenu de l'exiguïté de l'aire de mouvement de l'aérodrome Nice Côte d'Azur située à proximité de la mer, les aménagements suivants sont présents dans la bande de piste 04R/22L dans sa partie Sud et dans la bande de la voie de circulation V :

- côté seuil 22L, la rive maritime se trouve à 90 m de l'axe de piste sur une longueur de 565 m de bande ;
- la rive nord de la darse du port RFFS est à 102 m de l'axe de piste sur la totalité de la longueur du bassin (400 m) ;
- la digue maritime se situe dans la bande de la voie de circulation V à 35 m de l'axe de la voie de circulation ;
- Les fossés sont situés dans les bandes de piste 04L/22R et 04R/22L à plus de 75 m de l'axe des pistes.

La piste sud 04R/22L est dédiée aux décollages.

En raison de l'exploitation en doublet inverse, les distances de roulage au départ sont relativement courtes, voire très courtes entre certains postes de stationnement avions et les points d'arrêt de la piste nord 04L/22R, points d'arrêt d'une piste active à l'atterrissage. Cette proximité génère des risques d'incursion par des aéronefs débutant le roulage, cela malgré le renforcement de la phraséologie et de la signalétique diurne et nocturne des intersections.

De nuit le TWY A3 n'est pas utilisable pour un départ de la piste 04 R .  
La première piste rencontrée au roulage est une piste dédiée à l'atterrissage.

Le TWY R est utilisable par tous les aéronefs d'une envergure < 34,1m  
L'envergure de certains avions dotés de dispositifs optionnels (ex: sharklets pour la famille Airbus A320) est supérieure à celle du modèle de base et peut dépasser 34,1m. La présence de tels équipements n'est pas connue et pas toujours perceptible par le service du contrôle sol. En cas d'instruction de rouler via R, les pilotes devront signaler leur particularité sur la fréquence sol qui délivrera une nouvelle instruction de roulage.

**3.2 Gestion de l'aire de trafic**

Voir carte AD 2 LFMN GMC 01, 02, 03 et 04.

**3.3 Utilisation des postes de stationnement**

Voir carte AD 2 LFMN APDC 01 et 02

**3.4 Piste**

Il est rappelé aux pilotes qu'une clairance explicite pour traverser ou pénétrer la piste (04L/22R) devra être délivrée par l'ATC.  
En l'absence de cette clairance, l'équipage doit impérativement s'arrêter avant les marques des points d'arrêt.

**1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS**

**1.1 MARSEILLE ACC and NICE APP** provide air traffic services in NICE TMA (ref. ENR 2.3).

**1.2 Airspaces assigned to NICE APP**

1.2.1 Lateral and vertical limits (ref. ENR 2.3).

**2 ALTIMETER SETTING**

The transition altitude in NICE TMA is 5000 ft.  
The transition level is calculated by NICE APP.

**3 PROCEDURES**

**3.1 General information**

Mean altitude of PRKG: 16 ft

It is brought to the attention of all the crews that the information marks of entrance of the parking stands are of yellow color on a black background instead of black color on yellow bottom.  
The latter will be gradually replaced.

It is recommended to crews of ACFT code E type, particularly A340-600, B777-300 and A380, to use idle thrust (outer engines for A380) during startup and taxiing at reduced speed on access roads and entrances to allocated ACFT stands . It is also recommended to taxi with caution in the curves and use the over steering technique, because the junctions and the intersections of the following taxiways: A2/V, Y/H2 and between the runway 04L/22R and the taxiways A1, B1, F1, G1, H1 (West), H1 (East), J1: do not offer enough resistance for the operation of planes of type code F.

Concerning taxiing of A380 (see chart AD 2 LFMN GMC 02), it is reported that margins at wing tip, way out from stand 2B (after towing) are reduced to 5.5 m.

TWY T MAX span 52 m between TWY C and TWY F.  
All TWY located north of RWY 04L/22R classified as access way to apron.

ACFT code F type, follow blue axis offset on TWY U between H1 and J1.  
Considering the exiguity of movement area of the aerodrome Nice Côte d'Azur situated near the sea, the following arrangements are present in the 04R/22L RWY strip in its southern part and in the TWY V strip:

- threshold-side 22L, the maritime bank is at 90 m from RWY axis on a length of 565 m of the strip;
- the North bank of the dock of the harbour RFFS is at 102 m from RWY axis on all of the length of the pond (400 m);
- the maritime dyke is located in the TWY V strip at 35 m from TWY axis;
- ditches are situated in the RWY 04L/22R and 04R/22L strips more than 75 m from RWY axis.

South runway 04R/22L is dedicated to departures.  
The landing runway must be crossed before reaching take off threshold 04R or 22L. Short taxiing distances from certain stands to RWY 04L/22R holding points can generate runway incursion risk despite reinforced phraseology and day/night illuminated markings.

TWY A3 cannot be used at night for departure RWY 04 R .  
The first runway you come across during taxiing is a landing runway.

The R TWY is usable by all ACFT whose wingspan is less than 34,1m.  
The wingspan of some ACFT equipped with optional devices (ie : sharklets for the Airbus A320 family) is greater than the one of the base model and can overshoot 34.1 m. The presence of such devices is not known and cannot always be detected by ground control service. In case of taxiing via R, pilots shall warn their particularity on ground frequency which will deliver a new taxiing instruction.

**3.2 Apron management**

See AD 2 LFMN GMC 01, 02, 03 and 04.

**3.3 Use of parking stands**

See AD 2 LFMN APDC 01 and 02.

**3.4 Runway**

Before crossing runway (04L/22R) an explicit clearance to cross or enter any RWY shall be issued by ATC.  
If no such clearance is received, pilot must stop before holding position marking.



**3.5 Atterrissage RWY 04L**

Après un atterrissage RWY 04L (respectivement RWY 04R), sauf nécessité opérationnelle, sortir au plus tard par la voie G1 (respectivement EY) pour protéger les aires critiques des LOC. En cas de sortie exceptionnelle au-delà de ces voies, en aviser dès que possible le contrôle.

Il est recommandé aux équipages des A380 d'utiliser la fonction Break To Vacate (BTV) de l'avion pour sortir au plus tôt de la piste 04L à l'atterrissage (respectivement 04R). Il est porté à la connaissance des équipages en approche ILS derrière un A380 de la potentielle perturbation temporaire du signal de l'ILS, en cas de sortie de cet aéronef via H1 ou J1 (H3 dans le cas de la piste 04R).

En condition ILS, la traversée de la piste nord par les aéronefs de code D, E et F, se fait par le TWY C1.

**3.6 Atterrissage RWY 22R**

Pendant la saison aéronautique été IATA, l'exploitation du parking KILO pourrait conduire à ce que l'empennage de certains jets d'affaires positionnés sur la zone Sud-Est du parking KILO (à droite du STOP ENGINE), pourrait percer de moins d'un mètre la surface d'approche de la piste 22R (telle que définie dans la CS-ADR-DSN.J475(b), table J-1 colonne 8) : sur les périodes suivantes :

- du jeudi 10 heures UTC au lundi 10 heures UTC :
- lors des événements particuliers et programmés (MIPIM, Festival International du Film de Cannes, Grand Prix de Formule 1 de Monaco, Festival de la plaisance de Cannes Monaco Yacht Show, liste non exhaustive), pendant toute leur durée
- lors d'événements particuliers non programmés pendant toute leur durée
- en cas de saturation prévue de la plateforme

**3.7 Exploitation monopiste 04L**

Le TWY U entre les TWY N et A ainsi que le point d'arrêt A1 interférant avec l'aire critique du GP NI 04L, les conditions d'exploitation suivantes seront mises en oeuvre par le service du contrôle :

En cas de procédure ILS 04L, le point d'arrêt B1 est utilisé pour l'alignement des aéronefs de code A, B et C au départ pouvant accepter une distance déclarée au décollage de 2207 mètres.

Le point d'arrêt A1 est utilisé pour l'alignement des autres aéronefs. L'alignement sera fonction des aéronefs établis sur le Glide en approche (risque d'attente).

**4 ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES****4.1 Vols d'entraînement**

Les vols d'entraînement des aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure à 5,7 t sont interdits.

Les vols d'entraînement des aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 5,7 t sont interdits tous les jours, entre 1100 et 1300, heures locales.

**4.2 Hélicoptères**

Présence de deux FATO recevant un trafic important au sud de la plateforme. Elles sont situées à 300 m environ au sud de l'axe de piste 04R/22L.

**4.3 ULM - Planeurs - Dirigeables - Ballons habités - Banderoles**

Ces vols en CTR ne s'effectuent que sur itinéraire publié.

Ces vols sont interdits à l'atterrissage et au décollage sur l'aéroport de Nice sauf en cas d'urgence.

**3.5 Landing RWY 04L**

After landing RWY 04L (respectively RWY 04R), except for operational necessity, exit at the latest via TWY G1 (respectively EY) to protect LOC critical areas. In case of exceptional exit beyond these TWY, advise ATC as soon as possible.

It is recommended to A380 crew to use the function Break To Vacate (BTV) of the ACFT to leave as soon as possible the RWY 04L at landing (04R respectively). Crew are informed of potential temporary perturbation of the signal ILS with an ILS approach behind a A380, in case of leaving of this ACFT via H1 or J1 (H3 for RWY 04R).

In ILS condition, crossing of the northern RWY by code D, E and F ACFT is done via TWY C1.

**3.6 Landing RWY 22R**

During aeronautical season summer IATA, the operation of parking KILO could lead to a situation in which the empennage of some business jets, parked on the South-East zone of the apron KILO (Right of the STOP ENGINE), could exceed of less than a meter the approach surface of RWY 22R (as defined in the CS-ADR-DSN.J475(b) table J-1 column 8) on the following periods:

- from THU 1000 UTC till MON 1000 UTC;
- during particular and scheduled events (MIPIM, Cannes international film festival, Monaco Formula 1 Grand Prix, festival of sailing of Cannes Monaco Yacht Show, non-exhaustive list), during all their duration
- during particular and non-scheduled events during all their duration
- In case of saturation planned by the airport.

**3.7 Use of single runway 04L**

Because the TWY U between TWY N and A, as well as holding point A1, interfere with GP NI 04L critical area, the following operating conditions will be applied by ATC :

In case of ILS 04L procedure, holding point B1 is used for lining up departing code A, B and C ACFT which can afford a 2207 m declared take-off distance.

Holding point A1 is used for lining up other ACFT . Line-up depends on ACFT approaching established on GP (possible delay).

**4 SPECIAL ACTIVITIES****4.1 Training flights**

Training flights of aircraft with a maximum take-off weight exceeding 5,7 t, are prohibited.

Trainings flights of aircraft with a maximum take-off weight of less than or equal 5,7 t, are prohibited every day, between 1100 and 1300, local time.

**4.2 Helicopters**

To the South of the field there are two FATO that has high traffic density. They are located 300 m South of the 04R/22L centreline.

**4.3 ULM - Gliders - Airships - Hot-air balloons - Banners**

These flights within CTR are performed only on a published route.

These flights are prohibited for landing and take-off on Nice airport except for emergency.

**5 PROCEDURES RADAR**

MARSEILLE ACC et NICE APP disposent des fonctions de surveillance, d'assistance et de guidage radar.

**6 UTILISATION DES TRANSPONDEURS SUR L'AIRES DE MOUVEMENT**

L'aéroport de NICE COTE D'AZUR est équipé du système de multilatération utilisant les données des transpondeurs Mode-S et visant à améliorer la précision et la fiabilité du système de surveillance des mouvements au sol (SMGCS).

**6.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur MODE-S**

Le pilote applique la procédure suivante :

Durant tout déplacement sur l'aire de mouvement:

- vérifier le bon fonctionnement du transpondeur Mode-S ;
- a) **aéronef au départ** , avant tout déplacement (repoussage, roulage) :
  - saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur:
    - l'identifiant du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI (ex : BAW362, DLH04T, AF651PQ...),
    - ou en l'absence d'identifiant de vol, l'immatriculation de l'aéronef (ex : FHJCR).
  - sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé),
  - sélectionner mode AUTO, si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY),
  - afficher le code Mode-A assigné par le contrôle.
- b) **aéronef à l'arrivée** , après l'atterrissage et jusqu'à l'arrêt au poste de stationnement :
  - maintenir affiché le dernier code Mode-A assigné par le contrôle,
  - sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé),
  - sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY).
- c) **aéronef en déplacement** (tractage, changement de poste de stationnement en autonome,...) :
  - saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur, l'immatriculation de l'aéronef (ex : FHJCR),
  - sélectionner XPNDR ou son équivalent(en fonction du modèle installé),
  - sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY),
  - afficher le code Mode-A = 0000.
- d) **aéronef au poste de stationnement**
  - sélectionner OFF ou STBY.

**6.2 Aéronefs non équipés d'un transpondeur MODE-S ou transpondeur MODE-S indisponible**

Le pilote d'un aéronef non équipé Mode-S, ou équipé d'un transpondeur dont la fonctionnalité Mode-S est indisponible, se déplaçant sur l'aire de mouvement, affiche le code Mode A+C ou à défaut le code = 0000.

**5 RADAR PROCEDURES**

MARSEILLE ACC and NICE APP provide radar surveillance, assistance and radar vectoring.

**6 USE OF TRANSPONDERS ON MOVEMENT AREA**

The NICE COTE D'AZUR airport is equipped with the multilateration system using Mode-S transponder data and aiming to improve the accuracy and reliability of the ground movement monitoring system (SMGCS).

**6.1 ACFT equipped with MODE-S transponder**

The pilot shall apply the following procedure:

When moving onto the movement area:

- check that the aircraft Mode S transponder is operational;
- a) **for outbound taxiing aircraft** , before any move (push back or taxiing):
  - using the FMS or the transponder control unit enter:
    - the flight identification as specified in item 7 of the ICAO flight plan (ex: BAW362, DLH04T, AF651PQ...),
    - in the absence of flight identification, the aircraft registration (ex: FHJCR).
  - select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model),
  - select AUTO mode if the function is available (do not select the OFF nor STDBY functions),
  - display the Mode A code assigned by ATC unit.
- b) **for inbound taxiing aircraft** , after landing and until stopping at the parking stand :
  - maintain the last Mode A code assigned by ATC unit,
  - select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model),
  - select AUTO mode if the function if available (do not select the OFF nor STDBY functions).
- c) **for moving aircraft** (towing, autonomous change of parking stand...):
  - using the FMS or the transponder control unit enter, the aircraft registration (ex: FHJCR),
  - select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model),
  - select AUTO mode if the function is available (do not select the OFF nor STDBY functions),
  - display Mode A code 0000.
- d) **for aircraft at parking stand**
  - select OFF or STBY.

**6.2 ACFT not equipped with a MODE-S transponder, or with an unserviceable MODE-S transponder**

The pilot of an aircraft not equipped with a Mode-S transponder, or equipped with an unserviceable Mode-S transponder, moving on the movement area, shall display the Mode A+C code, or if none assigned the code = 0000.

## AD 2 LFMN.21

Procédures antibruit *Noise abatement procedures***1 PROCEDURES AU DÉPART**

Sauf clairance contraire donnée par l'ATC, ne pas survoler les terres en-dessous de 5000 pieds ASFC.

Jusqu'à 2000 ft, adopter une procédure permettant de réduire le bruit dans les zones sensibles qui se trouvent à proximité immédiate de l'extrémité de piste. Pour cela, le DOC OACI 8168 volume 1 partie I section 7 chapitre 3 donne des indications pour l'élaboration et/ou l'application de procédures de montée au départ à moindre bruit.

**2 PROCÉDURES A L'ARRIVÉE****2.1 Vols IFR**

Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments doivent respecter les procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique. Un écart détecté avec survol des terres pourra faire l'objet d'une demande d'explication auprès de l'équipage, voire d'un relevé d'infraction transmis à l'ACNUSA.

**2.1.1 Procédures "RNAV A (GNSS) ou VOR A RWY 04L/04R suivies de VPT A RWY 04L/04R"**

Les procédures "RNAV A (GNSS) ou VOR A suivies de VPT A" utilisées en pistes 04 L ou 04R, sont des procédures environnementales destinées à maîtriser les nuisances sonores sur les communes de Cannes, Vallauris et Antibes.

Ce sont des procédures préférentielles d'arrivée à NICE.

Afin d'éviter le survol des terres en phase d'approche (Cap d'Antibes et ville d'Antibes), il est demandé aux pilotes, lors de l'exécution de la procédure, d'éviter les écarts à l'ouest du RDL 174° CGS (voir AIP France AD 2 LFMN IAC RWY04 FNA GNSS A et IAC RWY04 FNA VOR A).

Toute exécution d'une procédure ILS ou RNAV Z/Y alors que la procédure RNAV A (GNSS) ou VOR A est en service donnera lieu à une analyse des causes. En fonction de cette analyse, elle pourrait conduire à un relevé de manquement.

**2.1.2 Procédures RNAV D (GNSS) suivie de VPT D et "VOR B (ou VOR C) RWY 22L/22R suivie de VPT B (ou VPT C) RWY 22L/R".**

Il est demandé aux pilotes, lors de l'exécution de la procédure, d'éviter le survol des terres (Cap Ferrat, Villefranche-sur-Mer et Nice).

**2.1.3 Approches à vue**

Lors de l'exécution d'une approche à vue, les pilotes devront se conformer aux consignes de la carte Environnement Approche à Vue (AIP France AD 2 LFMN ENV 01). En particulier :

- ne pas survoler les terres en dessous de 5000 ft ASFC (sauf clairance contraire donnée par l'ATC) ;
- en phase d'approche finale :
  - RWY 04, afin de ne pas survoler le Cap et la ville d'Antibes, éviter tout écart à l'ouest du RDL 174° CGS à moins de 6 NM DME CGS ;
  - RWY 22, ne pas survoler le Cap Ferrat et les villes de Villefranche-sur-Mer et Nice.

**2.1.4 Approches aux instruments directes RWY 04 (ILS, RNAV Z/Y (GNSS) ou LOC)**

Pour diminuer les nuisances sonores générées par les aéronefs, les approches aux instruments directes doivent être effectuées, sauf impératif de sécurité, selon les procédures dites « moindre bruit » figurant dans les manuels d'exploitation et en respectant les consignes suivantes :

- éviter les augmentations de puissance ou de poussée pendant la phase d'approche finale ;
- respecter la vitesse indiquée maximum de 200 kt en aval des points spécifiés sur les cartes IAC ;
- sortir les trainées après le passage de la balise NC / 4.9 NM THR 04L ou 4.7 NM THR 04R.

**2.2 Inverseurs de poussée**

A l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices seront limités au ralenti chaque fois que possible, en fonctions des impératifs opérationnels et de sécurité.

**3 UTILISATION DE L'APU****3.1 Parking KILO**

Afin de limiter les nuisances sonores dues aux aéronefs utilisant le parking Kilo, des consignes particulières d'utilisation de ce parking ont été définies dans la documentation aéronautique (AIP France AD 2 LFMN APDC). Les aéronefs devant stationner sur ce parking doivent se conformer à ces restrictions d'utilisation. En particulier sont applicables aux aéronefs utilisant le parking KILO les restrictions d'utilisation suivantes :

- à l'arrivée : arrêt des moteurs à l'entrée du parking au niveau de la ligne « STOP ENGINE AND APU » et tractage obligatoire jusqu'au poste de stationnement ;
- l'utilisation du groupe auxiliaire embarqué (APU) est interdite pendant

**1 DEPARTURE PROCEDURES**

Except when given ATC clearance, do not overfly land below 5000 feet ASFC.

Up to 2000 ft, use climbing procedure providing noise reduction for noise sensitive areas in close proximity to departure end of runway. For that purpose, the Doc ICAO 8168 Volume 1 Part I Section 7 Chapter 3 provides guidance for the development and/or application of noise abatement departure climb procedures.

**2 ARRIVAL PROCEDURES****2.1 IFR flights**

Aircraft operating IFR must comply with noise abatement procedures published in the AIP. Any detected deviations with overflying land may lead to a request for explanation from the crew, and may result in the filing of an infringement report to the ACNUSA.

**2.1.1 Procedures "RNAV A (GNSS) or VOR A RWY 04L/04R followed by VPT A RWY 04L/04R"**

The procedures "RNAV A (GNSS) or VOR A followed by VPT A", used on RWY 04L or 04R, are noise abatement procedures intended to better manage the noise nuisances over the cities of Cannes, Vallauris and Antibes.

They are the preferred arrival procedures to NICE.

In order not to overfly land (cape and city of Antibes) during the approach, pilots are requested to avoid all deviations west of CGS 174° RDL (refer to AIP France AD 2 LFMN IAC RWY04 FNA GNSS A and IAC RWY04 FNA VOR A).

Any execution of an ILS or RNAV Z/Y procedure when RNAV A (GNSS) or VOR A procedures are in use will be followed by an analysis of the causes. Based on this analysis, an infringement report could be filed.

**2.1.2 Procedures RNAV D (GNSS) followed by VPT D and "VOR B (or VOR C) RWY 22L/22R followed by VPT B (or VPT C) RWY 22L/R".**

Pilots are requested to avoid overflying land (Cape Ferrat, cities of Villefranche-sur-Mer and Nice).

**2.1.3 Visual approaches**

When performing a visual approach, pilots shall comply with instructions on the Environment Visual Approach Chart (AIP France AD 2 LFMN ENV 01). In particular:

- do not overfly land below 5000 ft ASFC (unless given ATC clearance);
- during the final approach:
  - RWY 04: in order not to overfly Cape and city of Antibes, avoid all deviations west of CGS 174° RDL at less than 6 NM CGS DME;
  - RWY 22: do not overfly Cape Ferrat and the cities of Villefranche-sur-Mer and Nice.

**2.1.4 Instrument straight-in approaches RWY 04 (ILS, RNAV Z/Y (GNSS) or LOC)**

In order to reduce the noise nuisances generated by aircraft, RWY 04 instrument straight-in approaches shall be carried out, except for safety reasons, in accordance with noise abatement procedures described in operating manuals and shall comply with the following instructions:

- avoid increases in power and thrust during final approach;
- comply with maximum indicated airspeed of 200 kt MAX at points shown on approach charts;
- landing gear extension recommended after passing NC / 4.9 NM THR 04L or 4.7 NM THR 04R.

**2.2 Reverse thrust**

On landing, reverse thrust and propeller reverse pitch should not be used beyond idle power other than for safety or operational requirements.

**3 USE OF APU****3.1 Parking KILO**

In order to reduce noise nuisances due to aircraft using Parking Kilo, special operating instructions have been defined in AIP France AD 2 LFMN APDC. Aircraft using this parking shall comply with these operating instructions. In particular the following restrictions apply to aircraft using parking KILO:

- on arrival: engine must be shut down upon entering the parking at the "STOP ENGINE AND APU" line and towing is compulsory to the aircraft stand;
- the APU cannot be used while parked on KILO apron;

toute la durée du stationnement sur le parking KILO ;

- au départ : tractage obligatoire jusqu'aux postes de mise en route sur lesquels l'utilisation des systèmes d'alimentation 400Hz/28V et en air climatisé sont obligatoires. Pour les avions incompatibles ou en cas de panne de l'équipement, l'utilisation de l'APU reste limitée à 30 min maximum.

- les postes départs de l'aire de stationnement KILO identifiés sous les numéros 1, B, C, D, E, F, G, H, J et Q, sont fermés de 2200 à 0500 UTC en hiver, et de 2100 à 0400 UTC en été.

- tout départ de l'aire KILO dans les horaires précédemment cités doit être fait à partir d'un autre poste avion, après convoyage.

### 3.2 Autres parkings

En dehors du parking KILO, l'utilisation de l'APU par les aéronefs en stationnement est limitée à :

- 30 minutes après l'arrivée de l'avion au poste de stationnement;
- 30 minutes avant le départ de l'avion du poste de stationnement.

## 4 RESTRICTIONS POUR LES ACFT DU CHAPITRE 3

### 4.1 Arrêté du 2 Mars 2010

L'arrêté du 2 mars 2010 (JO du 2 avril 2010) portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de NICE COTE D'AZUR définit les dispositions réglementaires à respecter en vue de limiter les nuisances sonores sur l'aérodrome de Nice Côte d'Azur. Le non respect des dispositions énoncées dans cet arrêté peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

Ces dispositions sont les suivantes :

### 4.2 Vols de nuit

4.2.1 On désigne par "marge cumulée d'un aéronef équipé de turbo-réacteurs" la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 pour chacun des trois points de mesure définis dans cette annexe.

4.2.2 Tous les exploitants effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de NICE COTE D'AZUR doivent publier, dans leurs manuels d'exploitation, la classification et la marge cumulée de leurs aéronefs.

4.2.3 Aucun aéronef équipé de turbo-réacteurs non conforme aux normes énoncées au chapitre 3 ou au chapitre 4 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ne peut, sur l'aérodrome de NICE COTE D'AZUR :

- atterrir entre 2330 et 0615, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement ;
- décoller entre 2315 et 0600, heures locales de départ de l'aire de stationnement.

4.2.4 Aucun aéronef équipé de turbo-réacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut :

- atterrir entre 2330 et 0615, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement;
- décoller entre 2315 et 0600, heures locales de départ de l'aire de stationnement.

### 4.3 Essais moteurs

On désigne par « essai moteur » toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt au cours de laquelle le(s) moteur(s) fonctionne(nt) pendant plus de 5 minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route ou de roulage.

Hormis les vérifications nécessaires avant le décollage des avions équipés de moteurs à pistons, aucun essai moteur ne peut être effectué entre 2100 et 0600 heures locales. Des dérogations peuvent être accordées par le Préfet des Alpes-Maritimes entre 2100 et 2300 heures locales, d'une part, et entre 0500 et 0600 heures locales, d'autre part, pour des raisons tenant à la sécurité des vols, après demande du responsable du vol.

### 4.4 Conduite machine

Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et des décollages.

- on departure: towing is compulsory to the starting stands where 400Hz/28V power units and air conditioning systems are compulsory. For incompatible ACFT or in case of equipment failure, the use of APU stay limited at 30 min maximum.

- departures stands of KILO apron, identified as 1, B, C, D, E, F, G, H, J and Q, are closed from 2200 to 0500 UTC in the winter, and from 2100 to 0400 UTC in the summer.

- all the departures from KILO apron within previous notified hours must be performed from another stand, after pushback.

### 3.2 Other Parkings

Except for parking KILO, the use of the APU by parked aircraft is limited to :

- 30 minutes after arrival on the stand;
- 30 minutes before departure from the stand.

## 4 RESTRICTIONS FOR CHAP. 3 ACFT

### 4.1 French ministerial decree March 2nd, 2010

The French ministerial decree of March 2nd, 2010 (published April 2nd, 2010) concerns the regulations for noise abatement at NICE COTE D'AZUR airfield. Failure to comply with the provisions stated in this decree may result in the filing of an infringement report and may lead the ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine for the maximum amount of 40 000 euros for a legal entity.

These provisions are the following:

### 4.2 Night flights

4.2.1 "The cumulative margin of a turbojet engine" is defined as the sum of the difference between the three points between the certified noise level and the admissible level as defined in the International Civil Aviation Organization (December 7th, 1944) Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 3 for each of the three measurement points as defined in this Annex.

4.2.2 All commercial flight companies arriving or departing from NICE COTE D'AZUR airfield must publish in their operating manuals the classification and the cumulative margin of their aircraft.

4.2.3 Turbojet aircraft not complying with standards specified in International Civil Aviation Organization Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 3 or Chapter 4, are not allowed at NICE COTE D'AZUR airfield to:

- land between 2330 and 0615 local time for arrivals on the apron;

- depart between 2315 and 0600 (local time) for departures from the apron.

4.2.4 No jet aircraft whose noise certification corresponds with the norms according to the International Civil Aviation Organisation (December 7th, 1944) Annex 16 Volume I, Part II, Chapter 3 with a cumulative margin < 13 EPNdB can:

- land between 2330 and 0615 (local time) for arrival on the apron;

- depart between 2315 and 0600 (local time) for departure from the apron.

### 4.3 Engine tests

This includes any operation carried out on a stationary aircraft with engines running for more than 5 minutes or with an engine power higher than that used for starting or taxiing sequences.

Except for necessary checks before TKOF of pistons engine airplane, engine tests are not allowed between 2100 and 0600 local time. Dispensations may be granted between 2100 and 2300 local time, or between 0500 and 0600 local time for flight safety reasons by the Prefect of the Alpes-Maritimes on prior request from the person in charge of the flight.

### 4.4 Engine operation instructions

Aircrew shall observe the engine operation instructions included in operating manuals to reduce noise nuisances during landing and take-off.

**4.5 Vols VFR**

Les aéronefs évoluant selon les règles VFR doivent respecter les consignes particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, et sauf clairance contraire donnée par l'ATC, adopter la hauteur de survol la plus élevée possible.

**4.6 Exemptions - Dérogations****4.6.1 Exemptions**

Les dispositions prévues dans les paragraphes 1 à 4.5 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des avions suivants :

- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'Etat
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

**4.6.2 Dérogations**

4.6.2.1 Des dérogations aux règles définies aux paragraphes 3.1 à 4.3 peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

4.6.2.2 Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux paragraphes 2 à 4.6 que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité de vol.

4.6.2.3 L'organisme de contrôle de la circulation aérienne peut, pour des raisons de sécurité des vols, délivrer des clairances dérogeant aux règles établies aux paragraphes 1 à 2.2.

**4.5 VFR flights**

*Aircraft operating VFR must comply with noise abatement procedures provided to reduce noise nuisances published in the AIP.*

*Except for landings and take-offs or when given ATC clearance, use the highest possible flight level.*

**4.6 Exemptions - Dispensations****4.6.1 Exemptions**

*The provisions specified in paragraphs 1 to 4.5 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances:*

- aircraft performing humanitarian or ambulance flights;*
- for flight safety reasons for aircraft in emergency situations;*
- military aircraft and French State aircraft*
- aircraft operating government missions.*

**4.6.2 Dispensations**

4.6.2.1 *Dispensations from the regulations specified in Paragraphs 1.1 to 1.3 can be exceptionally given by the minister in charge of civil aviation.*

4.6.2.2 *The flight captain can only waive the regulations defined in Paragraphs 2 to 4.6 if he thinks it is absolutely necessary for flight safety reasons.*

4.6.2.3 *The ATC unit can, for flight safety reasons, issue clearance waiving the regulations specified in Paragraphs 1 to 2.2.*

AD 2 LFMN.22

Procédures de vol *Flight procedures*

- 1 **OBLIGATION D'EMPORT D'ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION DE SURFACE CONFORME A LA SPÉCIFICATION DE NAVIGATION RNP APCH**
- 1.1 **Nouvelles obligations**
- En application de l'arrêté du 8 janvier 2018, les aéronefs à destination de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur, évoluant en CAG selon les règles aux instruments, doivent être équipés d'un système de navigation de surface conforme à la spécification RNP APCH définie par le document 9613 de l'OACI - Manuel de navigation fondée sur la performance.  
A minima, les procédures d'approche LFMN RNAV A (GNSS) RWY 04 et RNAV D (GNSS) RWY 22 doivent être incluses dans la base de données du système de navigation de surface.
- 1.2 **Conséquences opérationnelles**
- **Plan de vol :**
- La capacité RNP APCH doit apparaître dans tous les plans de vol IFR à destination de Nice (utilisation de « S1 » ou « S2 » en case 18 ou de « B » en case 10a).  
Pour les vols exemptés (cf §1.3.1), la case 18 devra contenir un des indicateurs suivants : STS/STATE ou STS/HEAD, STS/MEDEVAC ou STS/HOSP, STS/SAR, STS/FFR, STS/ATFMX.  
Tout plan de vol IFR à destination de Nice ne remplissant pas l'une de ces conditions en case 18 ou 10a sera rejeté.
- **Situations imprévues :**
- Des procédures conventionnelles VOR restent publiées en secours mais ne pourront être utilisées qu'en cas de situations imprévues (panne en vol du système GNSS, interférences GNSS, ...)
- 1.3 **Exemptions et dérogations**
- 1.3.1 **Exemptions**
- Les nouvelles obligations rappelées au §1.1 ne s'appliquent pas aux aéronefs :  
- appartenant à l'État, loués ou affrétés par lui et aux aéronefs appartenant aux états étrangers ;  
- se trouvant en situation d'urgence ;  
- qui effectuent des vols médicaux ou des évacuations sanitaires.  
Les exploitants des aéronefs listés ci-dessus, ne répondant pas aux exigences rappelées ci-dessus, doivent, lorsque la planification du vol le permet, notifier leurs intentions de départ ou d'arrivée au service de la navigation aérienne Sud-Est avec un préavis de 24 heures. Cette notification peut donner lieu à des demandes de modifications d'horaires de la part du service de la navigation aérienne Sud-Est afin d'assurer une intégration optimale de ces vols dans le trafic aérien.  
La notification est à effectuer par courrier électronique à l'adresse suivante: temps-reel.nice@aviation-civile.gouv.fr
- 1.3.2 **Dérogations**
- De manière générale, aucune dérogation ne sera accordée.  
Les seules exceptions possibles ne concernent que les vols considérés comme ayant un intérêt national majeur et sous réserve de l'accord préalable du directeur de la sécurité de l'aviation-civile Sud-Est. Pour ces cas très particuliers, la demande d'accord, dûment justifiée, doit être envoyée avec un préavis minimum de 7 jours avant le vol par courrier électronique à l'adresse suivante : rnpapch-nice-derogation@aviation-civile.gouv.fr  
Un vol ayant fait l'objet d'un tel accord doit être notifié par l'exploitant d'aéronef au service de la navigation aérienne Sud-Est avec un préavis de 48 heures par courrier électronique à l'adresse suivante : temps-reel.nice@aviation-civile.gouv.fr

- 1 **AREA NAVIGATION EQUIPMENT REQUIREMENTS IN COMPLIANCE WITH RNP APCH SPECIFICATION FOR AIRCRAFT**
- 1.1 **New requirements**
- Pursuant to the decree dated 8 January 2018, aircraft flying to Nice Côte d'Azur Airport (LFMN) under general air traffic using instrument flight rules must be equipped with an area navigation system in compliance with the RNP APCH navigation specification as defined by ICAO document 9613 – Performance-based Navigation (PBN) Manual.  
At least LFMN RNAV A (GNSS) RWY 04 and RNAV D (GNSS) RWY 22 approach procedures shall be included in the area navigation system database.*
- 1.2 **Operational consequences**
- Flight plan :**
- The RNP APCH capacity must be included in all IFR flight plans to Nice Airport (using « S1 » or « S2 » markers in field number 18 or « B » marker in Field number 10a).  
For the flights that are exempted (see §1.3.1), field number 18 has to be filled with one of the following: STS/STATE or STS/HEAD, STS/MEDEVAC or STS/HOSP, STS/SAR, STS/FFR, STS/ATFMX.  
The IFR flight plans to Nice Airport not compliant with one of those conditions in the fields numbers 18 or 10a will be rejected.*
- Unforeseen situations :**
- Conventional VOR procedures will remain published as a back-up but will only be used in the event of unforeseen situations (GNSS system malfunction during flight, GNSS interference...)*
- 1.3 **Exemptions and derogations**
- 1.3.1 **Exemptions**
- The new requirements noted in §1.1 do not apply to aircraft :  
- owned, rented or chartered by the State, and aircraft belonging to Foreign States ,  
- in emergency situations ;  
- performing medical flights or medical evacuations.  
When flight planning permits, those using aircraft in the above situations, not meeting the requirements noted in §1.1, must notify Nice ATC services of their intentions with a 24-hour advance notice. This notification may result in requests for modification of arrival times in order to optimally integrate the flights in the air traffic.  
Notification is to be made by email to the following address : temps-reel.nice@aviation-civile.gouv.fr*
- 1.3.2 **Derogations**
- In general, no derogations will be granted.  
The only possible exceptions concern flights considered to be of major national importance and will be subject to approval by the director of French South-East Civil Aviation Authority. In these very exceptional cases, the request for approval must be justified and must be sent to the following email address with a minimum of 7-day advance notice : rnpapch-nice-derogation@aviation-civile.gouv.fr  
The aircraft operator of a flight which has been given this approval must notify Nice ATC services by e-mail with a 48-hour advance notice to the following address : temps-reel.nice@aviation-civile.gouv.fr*

**2 CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE**  
**PROCEDURES ET METHODES D'EXPLOITATION PARTICULIERES**

L'aéroport de NICE COTE D'AZUR présente un certain nombre de caractéristiques topographiques, climatologiques et environnementales qui ont conduit à des choix de procédures et de méthodes d'exploitation. Les équipages (et en particulier les pilotes peu habitués au site) doivent en prendre connaissance avant le vol.

**EXIGENCES OPERATIONNELLES APPLICABLES AUX EXPLOITANTS EN TRANSPORT PUBLIC**

Le commandant de bord devra avoir obligatoirement suivi une instruction portant sur l'ensemble des procédures utilisables et sur les caractéristiques principales de l'infrastructure de l'aéroport.

**EXIGENCES OPERATIONNELLES APPLICABLES AUX EXPLOITANTS EN AVIATION GENERALE**

Il est recommandé que le commandant de bord ait suivi une instruction à l'ensemble des procédures utilisables et aux caractéristiques de l'infrastructure de l'aérodrome.

**2.1 Particularités topographiques et météorologiques**

**2.1.1 Situation**

**2 PARTICULAR INSTRUCTIONS FOR ARRIVALS PROCEDURES**  
**SPECIFIC PROCEDURES AND OPERATING FOR NICE INTERNATIONAL**

*NICE COTE D'AZUR airport has topographic, environmental and climatological features that require specific procedures and operating methods. Crews should familiarise themselves with these before coming to Nice (this provision is particularly important for pilots not familiar with this airport).*

**OPERATIONAL REQUIREMENTS FOR COMMERCIAL OPERATORS**

*Captains must have followed a training programme on current procedures and the basic characteristics of the airport infrastructure.*

**OPERATIONAL REQUIREMENTS FOR GENERAL AVIATION**

*It is recommended that Captains follow a training programme on current procedures and the basic characteristics of the airport infrastructure.*

**2.1 Topographical and meteorological features**

**2.1.1 Location**



La plate-forme est située sur la côte ; elle est bordée au Nord et à l'Est par la ville de Nice. Son emprise au sol est de taille limitée. La proximité immédiate de la mer ainsi que la présence du lit du Var occasionnent fréquemment des risques aviaires (lutte aviaire HJ).

### 2.1.2 Doublet de pistes spécialisé

Par suite de sa superficie réduite, l'aérodrome dispose d'un doublet de pistes rapproché spécialisé ; la piste sud dédiée aux décollages et la piste nord dédiée aux atterrissages (contrairement à la pratique la plus courante qui consiste à utiliser la piste adjacente aux installations terminales pour les décollages).

### 2.1.3 Obstacles/Relief

Il existe des sommets à 860 ft et à 2000 ft, respectivement à 3,5 NM et à 5 NM des seuils 22, des sommets à 4200 ft à 9 NM dans le NW et le NE du terrain ; des sommets à plus de 10 000 ft à 29 NM dans le N-NE du terrain.

### 2.1.4 Orientations des pistes et vents

L'orientation des pistes a été déterminée par la topographie et non par la situation de vents dominants. La RWY 04 est privilégiée et pourra être mise en service jusqu'à une composante de vent arrière de 6 kt.

Il existe des situations occasionnelles de cisaillement de vent (wind-shear) et parfois une composante de vent arrière simultanément aux 2 QFU.

A noter une assez forte occurrence de vents de travers ou plein travers due essentiellement aux brises de mer et de vallée (surtout au seuil 04 proche de la vallée du Var).

## 2.2 Procédures de vol

Voir AD 2 LFMN SID RWY 04L-04R INI

## 3 VOLS A L'ARRIVÉE

### 3.1 Limitation de vitesse

Dans les TMA NICE parties 1, 4, 5 et 6, la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.

### 3.2 Phraséologie

Les éléments de phraséologie figurent de manière complète dans le document OACI Doc 7030/4, § 18.8 et OACI Doc 4444, § 12.3.1.14.

Si une procédure de départ ou d'arrivée RNAV, qui a été assignée, ne peut être acceptée par le pilote, le pilote informera immédiatement l'ATC par l'utilisation de la phrase suivante :

IMPOSSIBLE DEPART (ou ARRIVEE) CAUSE (raison).

En cas de dégradations des performances de navigation de l'aéronef ou de panne, le pilote informera l'ATC par l'utilisation de la phrase suivante : IMPOSSIBLE RNAV (CAUSE).

### 3.3 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA

Les itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments figurent sur les cartes AD2 LFMN STAR.

Les itinéraires normalisés d'arrivées STAR conventionnelles contiennent la lettre "C" comme indicateur d'itinéraire. Certains itinéraires normalisés d'arrivées STAR comportent des tronçons RNAV définis selon la spécification de navigation PBN RNAV5.

L'indicatif de ces itinéraires d'arrivée RNAV contient la lettre "R" et ils sont préférentiels. Parmi ces itinéraires d'arrivées RNAV, certains sont utilisables sur instruction du contrôle. Leur indicatif contient alors la lettre "S". En l'absence de la capacité RNAV requise, le pilote doit s'annoncer "Non RNAV" afin, soit de bénéficier d'un guidage radar, soit de se voir attribuer une arrivée conventionnelle. En cas de perte de la capacité RNAV le pilote doit l'annoncer (cf. 3.2) et suivre ou rejoindre l'arrivée conventionnelle correspondante. La portée de la clairance STAR ne concerne que le suivi de la route publiée.

Tout changement de niveau de vol et de vitesse doit faire l'objet d'une clairance délivrée sur l'initiative de l'organisme ATC ou sur demande pilote.

Sur STAR ou en guidage radar, le pilote doit adapter le profil de descente afin de respecter les contraintes publiées. En cas d'impossibilité, il doit immédiatement en aviser l'organisme ATC.

On the coast and in close proximity to the built-up areas of Nice to the West and North, the rest surrounded by sea, limiting the surface area. Due to the proximity of the sea and the river Var to the South there is the risk of bird hazard (day time bird control from SR to SS).

### 2.1.2 Specialised parallel runways

Due to the limited available space, the airport has dedicated close proximity parallel runways; south runway for take-offs and north runway for landings (unlike most airports where the runway adjacent to airport terminals is used for departures).

### 2.1.3 Obstacles/high ground

860 and 2000 ft peaks at 3,5 and 5 NM respectively, from RWY 22 thresholds. Peaks up to 4200 ft 9 NM, NW and NE of the field with peaks over 10000 ft 29 NM N/NE.

### 2.1.4 Runway direction (QFU) and wind

Runway direction was determined by local topography, not prevailing wind direction. RWY 04 is preferred and accepted with up to a 6 kt tail-wind component.

Possibility of wind shear on final 04/22 combined with a strong tail wind component at medium altitude and cross wind on short final (confluent of gradient wind and sea breeze).

Serious risk of cross or full crosswind component due to the sea and river valley proximity and in particular RWY 04 threshold (close to the Var estuary).

## 2.2 Flight procedures

See AD 2 LFMN SID RWY 04L-04R INI

## 3 ARRIVAL FLIGHTS

### 3.1 Speed restriction

Within TMA NICE parts 1, 4, 5 and 6, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only.

However, for aircraft which cannot maintain 250 kt for technical reasons or for flight quality, a higher speed is possible after ATC clearance.

### 3.2 Phraseology

All relevant phraseology can be found in the OACI document Doc 7030/4, § 18.8 and OACI Doc 4444, § 12.3.1.14.

If the RNAV departure or arrival procedures which were assigned cannot be accepted by the pilot, the pilot shall immediately inform the ATC using the following:

DEPARTURE (or ARRIVAL) IMPOSSIBLE DUE (reason).

In case of damage to the navigational performance of the aircraft or of failure, the pilot shall inform ATC using the following: RNAV IMPOSSIBLE (DUE).

### 3.3 IFR routes within the TMA

The Standard Instrument Arrival Routes are shown on charts AD2 LFMN STAR.

Conventionnal Standard instrument Arrival Routes have the letter "C" as route indicator. Some Standard instrument Arrival Routes include RNAV route legs defined by PBN RNAV5 Navigation specification.

The RNAV STAR identification has the letter "R" as route indicator and are the preferred routes. Among these RNAV arrival routes, some are available with ATC instructions. In that case, their route identification has the letter "S". Without the required RNAV capability, the pilot must report "Non RNAV" in order to get a radar vectoring or a conventional arrival procedure. In case of loss of the required RNAV, the pilot must report it (cf. 3.2) and follow or join the corresponding conventional arrival. The STAR clearance coverage only affects the published route data.

Any change in speed or flight level shall be subject to a clearance issued on ATC proposal or on pilot request.

On STAR or with radar vectoring, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements. When it is not possible, the pilot must immediately inform the ATC unit.

### 3.4 Arrivées

#### 3.4.1 Arrivées au QFU 043°

Le QFU 043° est préférentiel compte tenu des minima, de la météorologie et de la topographie. La piste 04L, LDA 2538 m, est dédiée aux atterrissages 04. En cas de conditions météorologiques favorables (10 km, 3000 ft), l'approche RNAV A (GNSS) RWY 04L est préférentielle. En cas de perte de la capacité, le pilote doit l'annoncer

Cette procédure est suivie par la VPT A.

En cas de conditions météo moins favorables, les procédures ILS 04L, RNAV Z et Y sont mises en œuvre. Ce sont des procédures à 3° (5.2%) de pente permettant des approches à moindre bruit sur Antibes notamment. Les PAPI 04L et 04R à 3° situés respectivement à droite des seuils 04L et 04R sont réglés pour le passage au seuil d'un A380 (04L) et d'un B747 (04R).

La portée visuelle du PAPI 04L est limitée à 7000 m.

La portée visuelle du PAPI 04R est à 15000 m.

#### 3.4.2 Arrivées au QFU 223°

La piste 22R, LDA 2480 m, est dédiée aux atterrissages 22.

En piste 22, la procédure d'approche préférentielle est l'approche RNAV D (GNSS) RWY 22R suivie de VPT RWY 22R.

En cas de perte de la capacité, le pilote doit l'annoncer

Pour l'accroissement de ces approches 22, l'attention des équipages est attirée sur :

- le respect des vitesses et configurations machine AVANT la phase à vue,
- maintien strict des altitudes publiées sur la vue en coupe (cf. IAC) du fait de la présence de trafic VFR hélicoptères évoluant à 500 ft MAX sous la procédure,
- la présence d'obstacles élevés balisés à droite de l'étape de base,
- la trajectoire finale très courte avec une pente de 3,5°.

De nuit, si ces obstacles balisés ne sont pas visibles, ces procédures ne sont plus mises en œuvre. Enfin, par fort vent d'ouest, l'occurrence occasionnelle de fortes turbulences en finale 22 peut augmenter les risques d'atterrissages interrompus et peut conduire l'ATC au report de tous les mouvements sur la piste 22L.

Sauf situation exceptionnelle, les procédures d'approche de type MVL ne seront jamais déclarées en service par les organismes de contrôle de Nice à des fins de desserte des pistes 22L et 22R de l'aérodrome. En particulier, la seule absence des conditions de mise en œuvre de ces procédures VPT 22 ne sera pas considérée comme une situation exceptionnelle et ne donnera pas lieu à une utilisation autre que ponctuelle de MVL à des fins de desserte des pistes 22.

Les PAPI 22L et 22R à 3,5° situés respectivement à gauche des seuils 22L et 22R sont réglés pour le passage au seuil d'avions de type B747 et sont décalés de 05° vers le Sud. La portée visuelle des PAPI 22L et 22R est limitée à 7000 m.

#### 3.4.3 Procédures d'approche initiale "CDO"

##### Restrictions d'utilisation

Les procédures d'approche initiale seront effectuées :

- seulement par conditions de faible trafic pour raison de compatibilité.
- HOR : de 2000 à 0400.
- Sur demande de l'équipage au premier contact avec NICE APP et après confirmation de sa faisabilité par le contrôle d'approche.
- Sur proposition de NICE APP et avec accord de l'équipage.

Les approches seront exclusivement réalisées sous surveillance radar.

Une procédure CDO peut être interceptée par guidage radar vers un point intermédiaire de la procédure. Dans ce cas, les contraintes de niveau et de vitesse associées à la CDO interceptée s'appliqueront aux DTG (Distances To Go) correspondant aux points de restriction publiés (aviser le contrôle en cas d'impossibilité).

En cas de nécessité d'espacement à 1000 ft entre deux aéronefs, une altitude intermédiaire pourra être délivrée par le contrôle.

A tout moment, sur demande du pilote ou du contrôle, la procédure CDO peut être arrêtée. Le contrôleur guide alors l'aéronef vers la procédure finale convenue.

##### Consignes Panne Radio :

Afficher A 7600. Exécuter la procédure BISBO (ou LEMPU) vers la piste associée si elle a été collationnée par l'équipage au moins une fois.

### 3.4 Arrivals

#### 3.4.1 QFU 043° arrivals

QFU 043° landings are preferred due to the meteorology, minima and topography. RWY 04L, 2538 meters, is dedicated to landings. Under favourable meteorological conditions (10 km, 3000 ft) RNAV A (GNSS) RWY 04L is the preferential approach. In case of loss of RNAV capability, the pilot must give notice.

This procedure is followed by VPT A.

During less favourable conditions, ILS 04L, RNAV Z and Y are in use. The 3 degree (5.2%) slope allows low noise descents over Antibes. The 3 degree 04L and 04R PAPI respectively located right of threshold 04L and 04R, are calibrated for threshold overflight of type A380 (04L) and B747 (04R).

PAPI 04L : scope limited to 7000 m.

PAPI 04R : scope is 15000 m.

#### 3.4.2 QFU 223° arrivals

RWY 22R, 2480 meters, is dedicated to landings.

On RWY 22, the preferential approach is the RNAV D (GNSS) RWY 22R followed by VPT RWY 22R;

In case of loss of RNAV capability, the pilot must give notice.

To carry out these RWY 22 procedures aircrews should:

- check speed and aircraft set-up BEFORE the visual phase of the approach,
- strictly maintain published altitudes (vertical cut-away view) (see IAC) because of the presence of VFR helicopter traffic flying at 500 ft MAX under the procedure,
- be aware of marked high obstacles on the right of base leg,
- note the very short final descent at 3.5 degrees.

At night, if these marked obstacles are not visible, these procedures will not be carried out. During strong Westerly winds there may be high turbulence on short final that could result in missed approaches; in this case the traffic may be carried exceptionally on RWY 22L.

Circling to land will not normally be designated by NICE ATC to be used for landing on RWY 22L or 22R. Notably, the mere absence of operating conditions for VPT 22 procedures has not to be considered like an exceptional situation and does not constitute a reason for using circling to land RWY 22 procedure except on limited basis.

The 3,5° degree 22L and 22R PAPI, respectively located left of threshold 22L and 22R, are calibrated for threshold overflight of type B747 planes, 22L and 22R PAPI offset 05° to the South. Scope limited to 7000 m.

#### 3.4.3 Continuous Descent Operations (CDO)

##### Use restrictions

The CDO approaches are conducted:

- only in low traffic for compatible traffic.
- SKED : from 2000 to 0400.
- On crew's request at the first contact with NICE Approach and after confirmation by the Approach Control unit that the CDO is possible.
- Upon proposal from NICE Approach and with crew's agreement.

CDO approaches will be performed exclusively under radar surveillance.

A CDO procedure can be intercepted by radar guidance towards a CDO waypoint. In this case, the intercepted CDO level and speed restriction apply to the DTG (Distance To Go) corresponding with the published restriction waypoints (crew must inform ATC if complying with these restrictions is impossible).

If a 1000 ft vertical separation is required between two aircraft, an intermediate altitude may be given by ATC.

At any time, on request of the pilot or ATC, the CDO procedure can be stopped. Then, the controller guides the aircraft to the agreed final approach procedure.

##### Radio Failure Instructions :

Squawk 7600. Comply with the BISBO (or LEMPU) CDO procedure to the associated RWY if the latter has been read back at least once by the crew.

**4 VOLS AUX DÉPART****→ 4.1 PROCEDURE OPERATIONNELLE DE DEPART ET MISE EN ROUTE****→ 4.1.1 DEFINITION**

→ NICE COTE D'AZUR est un aéroport A-CDM (Airport -Collaborative Decision Making) depuis le 31 décembre 2018 et un aéroport coordonné depuis le début de la saison IATA Eté 2008.

→ L'A-CDM est un concept d'optimisation de la gestion du Trafic sur un aéroport. La procédure "DEPART" s'appuie en particulier sur un système local de calcul et de gestion d'une séquence des départs blocs, couplé au Centre des Opérations du NMOC. Ce système local de calcul s'appelle GLD (Gestion Locale des Départs).

→ L'association COHOR est désignée comme coordonnateur des aéroports français.  
L'association COHOR est en charge :  
- de l'attribution des créneaux horaires  
- du contrôle de l'existence de créneaux horaires pour les plans de vols déposés et de la cohérence des horaires du plan de vol avec les créneaux horaires attribués  
- et le cas échéant, de la demande auprès d'EUROCONTROL de suspendre un plan de vol sans créneau horaire à l'arrivée ou au départ d'un aéroport coordonné.

→ A NICE COTE D'AZUR, l'ensemble des outils et procédures A-CDM est dénommé GLDC (Gestion Locale des Départs Collaborative).  
La SOBT (Schedule Off Block Time) est l'heure correspondant au créneau aéroportuaire attribué par COHOR.  
La TOBT (Target Off Block Time) est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc, émise vers le système A-CDM.  
La TSAT (Target Start-up Approval Time) est l'heure autorisée de départ bloc, calculée par la GLD en fonction de la TOBT, des contraintes locales de la plateforme et des CTOT attribués par NMOC.  
L'EOBT (Estimated Off-Block Time) est l'heure départ bloc contenue dans le plan de vol.  
Le CTOT (Calculated Take Off Time) est l'heure à laquelle l'aéronef pourra décoller, il est attribué par le NMOC.  
La TTOT (Target Take Off Time) est l'heure cible de décollage qui est calculée en fonction de la TSAT, des temps de roulage variable.

**→ 4.1.2 GENERALITES**

→ Le concept A-CDM est basé sur le partage des informations relatives aux vols et sur la prise en compte de l'ensemble des contraintes portant sur les acteurs travaillant en collaboration (compagnies aériennes, aéroports, assistants en escale et organisme ATS).  
→ Le système GLD de NICE COTE D'AZUR calcule en permanence une séquence des heures de départ bloc délivrant pour chaque vol sa TSAT.  
→ La TOBT et ses mises à jour améliorant la prévisibilité et la ponctualité au cours du processus de rotation de l'appareil. Par l'utilisation des temps de roulage variables, la séquence des départs blocs se transcrit en heures de décollage, TTOT. Ces valeurs sont visibles par tous les partenaires, et sont aussi communiquées au NMOC pour être prises en compte dans la gestion du réseau Européen.  
→ Pour chaque vol, en toute situation et en particulier lors des situations dégradées, la GLD calcule une TSAT, constituant ainsi une séquence de départs bloc et permettant à l'Organisme ATS d'optimiser l'utilisation de la capacité disponible.

**→ 4.1.3 COORDINATION AVEC LE RESEAU**

→ L'aéroport de NICE COTE D'AZUR est relié directement au NMOC pour échanger les messages de mise à jour des données de vol (Collaborative management of Flight Updates). Il s'agit des messages DPI qui contiennent entre autres les TOBT, TSAT et TTOT. Le NMOC prend en compte ces données pour les prévisions de trafic En Route et pour l'allocation des créneaux. En mode séquencé, la mise à jour de la TOBT et/ou de l'EOBT est donc bénéfique pour les compagnies aériennes qui bénéficient d'un calcul plus optimisé des CTOT.

**→ 4.1.4 SOBT ET EOBT**

→ A la réception du plan de vol (au moins 3 heures avant l'EOBT selon les règles NMOC), l'EOBT et la SOBT doivent être cohérentes. L'EOBT doit correspondre à la contrainte suivante : EOBT > SOBT, sinon les opérations doivent déposer un nouveau plan de vol.

**→ 4.1.5 TOBT**

→ La TOBT est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc :  
- portes closes  
- passerelles enlevées  
- push-back disponible (si nécessaire)

**4 DEPARTURE FLIGHTS****4.1 OPERATIONAL DEPARTURE AND START-UP PROCEDURE****4.1.1 DEFINITION**

*NICE COTE D'AZUR has been an A-CDM airport (Airport -Collaborative Decision Making) since 31 December 2018 and a coordinated airport since the start of the IATA summer season 2008.*

*A-CDM is an airport traffic management optimization concept. The "DEPARTURE" procedure is based on a local system calculating and managing an off-block departure sequence. This system is linked to the Network Manager Operations Center (NMOC). This local calculation system is called GLD (Gestion Locale des Départs - Local Departure System).*

*The COHOR association has been designated as the coordinator for French airports.*

*The COHOR association is responsible for:*

- allocating time slots,
- checking that there are time slots for the flight plans filed and the consistency of the flight plan times with the time slots allocated;
- and, when appropriate, requesting EUROCONTROL to suspend a flight plan with no arrival or departure time slot at a coordinated airport.

*At NICE COTE D'AZUR, the A-CDM system and associated procedures are called GLDC (Gestion Locale des Départs Collaborative - Collaborative Pre-Departure Sequencing).*

*The SOBT (Scheduled Off-Block Time) is the time corresponding to an airport slot allocated by COHOR.*

*The TOBT (Target Off-Block Time) is the target time set by the airline itself for the off-block departure time and transmitted to the A-CDM system.*

*The TSAT (Target Start-up Approval Time) is the approved off-block departure time calculated by the GLD according to the TOBT, local platform constraints and CTOTs allocated by the NMOC.*

*The EOBT (Estimated Off-Block Time) is the off-block time in the flight plan.*

*The CTOT (Calculated Take Off Time) is the time at which the aircraft can take off, it is allocated by the NMOC.*

*The TTOT (Target Take Off Time) is the target time of TKOF calculated according to TSAT, variable taxiing times.*

**4.1.2 GENERAL**

*The A-CDM concept is based on the sharing of flight-related information and the integration of all constraints on the partners working in collaboration (airlines, airports, ground handling agents and the ATS unit).*

*NICE COTE D'AZUR GLD system continuously calculates a sequence of off-block departure times, thus providing a TSAT for each flight.*

*The TOBT and its updates improve predictability and punctuality during the aircraft turnaround process. By using variable taxi times, the off-block departure sequence is transformed into take-off times (TTOT). These times can be seen by all partners and are also communicated to the NMOC for inclusion in management of the European network.*

*For each flight, in all situations and particularly in disrupted situations, the GLD system calculates a TSAT, thus providing an off-block departure sequence enabling the ATS unit to optimize use of the available capacity.*

**4.1.3 COORDINATION WITH THE NETWORK**

*The NICE COTE D'AZUR airport is directly connected to the NMOC to exchange flight data update messages (Collaborative Management of Flight Updates). These DPI messages include the TOBT, TSAT and TTOT. The NMOC takes into account these data for En Route traffic prediction and for slot allocation.*

*In sequenced mode, the update of the TOBT and/or EOBT is a benefit for airlines whose CTOT calculation is better optimized.*

**4.1.4 SOBT AND EOBT**

*On reception of the flight plan (at least 3 hours before EOBT according to the NMOC rules), the EOBT and the SOBT must be coherent. The EOBT must comply with the following constraint: EOBT > SOBT, otherwise operations must file a new flight plan.*

**4.1.5 TOBT**

*The TOBT is the target time the airline itself sets as off-block departure time:*

- doors closed
- jetway removed
- push-back available (if required)



03 JAN 2019

- avion prêt à rouler (nose-out)/repousser dès autorisation (nose-in)  
 - équipage prêt  
 La TOBT doit être mise à jour localement sur la plateforme, par conséquent, le responsable de la TOBT d'un vol est l'assistant. Elle est donc transmise par l'assistant au système GLD de l'ACA. Elle permet de renseigner la GLD sur l'heure avant laquelle le départ bloc n'est pas envisageable.

Le système GLD de NICE Côte d'Azur calcule dans un premier temps une TOBT automatique basée sur la meilleure heure connue à un moment donné (SOBT, EOBT, ELDT, EIBT, Temps de roulage variable, Turnaround Time...). Cette EOBT pourra être actualisée par les assistants aéroportuaires en cas de besoin.

La TOBT est calculée automatiquement jusqu'à l'AIBT à moins qu'elle n'ait été saisie par l'assistant dans la GLD. Dans ce cas-là, le calcul automatique est interrompu.

Une nouvelle TOBT doit être émise par des assistants dès qu'ils ont connaissance du retard d'un vol par rapport à l'EOBT, ou d'une variation (retard ou amélioration) de 5 minutes ou plus de la TOBT initiale. En cas d'avance du vol, il est possible d'avancer la TOBT jusqu'à la limite de l'EOBT-10 min.

Toute nouvelle TOBT doit être au minimum supérieure à l'heure courante et à SOBT-10 min.

L'émission de la TOBT doit se faire au plus tard avant la dernière valeur de TOBT en vigueur pour que le vol reste dans la séquence.

Il n'y a pas de limitation au nombre de TOBT envoyées pour un même vol.

Il reste toujours obligatoire, pour tous les vols, de mettre à jour le plan de vol par un message DLA lorsque l'EOBT varie de plus de 15 minutes. En cas d'écart entre la TOBT et l'EOBT de plus de 15 minutes, une alerte sera générée et affichée par la GLD. Il faut toutefois souligner la différence de gestion des TOBT et des plans de vol :

- Une TOBT peut toujours être avancée ou retardée alors que l'EOBT du plan de vol peut être retardée par un DLA, mais ne peut pas être avancée.
- Par conséquent, il est important que chaque compagnie gère en interne sa procédure de mise à jour des plans de vol en fonction des TOBT.

Les procédures habituelles OACI de mise à jour des plans de vol restent les mêmes : envoi d'un message DLA lorsque TOBT/SOBT > (EOBT+15 min.).

La compagnie doit continuer de gérer :

- les plans de vols en envoyant des messages DLA pour éviter les FLS (Flight Plan Suspended) dus à FAM (Flight Activation Monitoring),
- le respect du CTOT.

#### → 4.1.6 TSAT

La TSAT est l'heure cible d'autorisation de départ bloc. Elle est calculée par le système GLD en tenant compte de la capacité départ disponible sur l'aéroport, des TOBT des autres vols et des CTOT attribuées par le NMOC (en route et à destination).

La TSAT est l'heure à laquelle un appareil doit quitter le bloc après les autorisations de mise en route et de repoussage (ou roulage) par l'Organisme ATS. Une TSAT est calculée pour tout vol programmé, dont le départ est prévu dans les 4 heures à venir.

Afin d'optimiser la séquence de départ bloc, la TSAT est calculée en permanence et peut être améliorée ou retardée à tout moment. La TSAT a une fenêtre de validité de -5 / +5 min. Un vol peut être sorti de la séquence (bloqué) s'il ne respecte pas sa TSAT. Dans ce cas, sa TSAT n'est plus valable et le vol n'est plus autorisé à partir (la TSAT n'est plus actualisée). Le re-séquençement d'un vol ne se fera qu'après la saisie d'une nouvelle TOBT par l'assistant dans la GLD, en découlera une nouvelle TSAT.

Les conditions de blocage d'un vol par la GLD sont les suivantes :

- Vol n'ayant pas eu sa clairance départ à TSAT +2 min
- Vol n'ayant pas eu d'autorisation de mise en route à TSAT + 5
- Vol n'ayant pas quitté le point de stationnement à ASAT + 5
- Vol suspendu par le NMOC pour cause, par exemple, de terrain de destination fermé (la compagnie doit émettre un DLA)

Tant que l'assistant informe d'un changement de TOBT avant échéance de la TSAT, le vol est séquençé selon la nouvelle TOBT reçue.

#### → 4.1.7 PROCEDURE DE DEPART AVEC L'ORGANISME ATS EN MODE SEQUENCE

##### → 4.1.7.1 Communication des TOBT et TSAT

Les TOBT et TSAT de chaque vol sont visualisables :

- sur le site WEB du CDM : <https://cdm.nce.aero> (demande d'accès directement en ligne via le portail)

- sur DMAN (Departure Manager), interface spécifique ATC.

De plus, la séquence est accessible via smartphone et tablettes. Pour cela il est indispensable d'avoir un accès au site WEB du CDM.

- aircraft ready to taxi (nose-out)/be pushed back when cleared to do so (nose-in)

- crew ready

The TOBT must be locally updated on the platform, consequently the person responsible for the TOBT of a flight is the ground handling agent. The TOBT is therefore transmitted to the ACA GLD system by the ground handling agent. The TOBT is used to inform the GLD system of the time before which off-block departure is not possible.

The NICE Côte d'Azur GLD system initially calculates an automatic TOBT based on the best-known time at a given instant (SOBT, EOBT, ELDT, EIBT, variable taxing time, turnaround time, etc.). The EOBT can be updated by the ground handling agents if required.

The TOBT is automatically calculated until AIBT, unless it has been entered in the GLD by a ground handling agent. In this case, automatic calculation is interrupted.

A new TOBT must be issued by ground handling agents as soon as they are informed of a flight delay with respect to the EOBT or a variation (delay or improvement) of 5 minutes or more from the initial TOBT.

If the flight is ahead of schedule, the TOBT can be moved forward to the limit of the EOBT-10 min.

Any new TOBT must be later than the current time and than the SOBT - 10 min.

The TOBT must be transmitted at the latest before the last TOBT value in effect so that the flight remains in the sequence.

There is no limit on the number of TOBTs sent for the same flight.

For all flights, it is still mandatory to update the flight plan by a DLA message when the EOBT is modified by more than 15 minutes. If there is a difference of more than 15 minutes between the TOBT and EOBT, an alarm is triggered and displayed on the GLD system. However, it must be emphasized that the TOBTs and flight plans are managed differently:

- A TOBT can always be moved forward or back, whereas the flight plan EOBT can be put back by a DLA, but cannot be moved forward.

- It is therefore important that each airline manages its own procedure for flight plan updating depending on TOBT.

The usual ICAO procedures for updating flight plans remain the same: transmission of a DLA message when TOBT/SOBT > (EOBT +15 min).

The airline must still manage:

- the flight plans by sending DLA messages to avoid FLS (Flight Plan Suspended) due to FAM (Flight Activation Monitoring),
- compliance with the CTOT.

#### 4.1.6 TSAT

TSAT is the approved off-block departure time. It is calculated by the GLD system taking into account available departure capacity at the airport, the TOBTs of other flights and the slots provided by the NMOC (en route and at the destination).

The TSAT is the time at which an aircraft must leave the block after receiving start-up and push-back (or taxiing) clearance from the ATS unit. A TSAT is calculated for all scheduled flights with a departure time in the next 4 hours.

To optimize the off-block departure sequence, TSAT is continuously calculated and can be moved forward or back at any time. The TSAT has a validity window of -5 / +5 min. A flight can be removed from the sequence (blocked) if it does not comply with its TSAT. In this case, the TSAT is no longer valid and the flight is no longer cleared for departure (the TSAT is no longer updated). A flight is only re-sequenced once a new TOBT has been entered in the GLD by the ground handling agent, resulting in a new TSAT.

The conditions resulting in the blocking of a flight in the GLD system are as follows:

- Flight has not received departure clearance at TSAT +2 min,
- Flight has not received start-up clearance at TSAT +5 min,
- Flight has not left its stand at ASAT +5 min,

- Flight suspended by the NMOC due to, for example, closure of the destination airfield (the airline must send a DLA). Provided that the ground handling agent reports a change in TOBT before the TSAT expires, the flight is sequenced according to the new TOBT received.

#### 4.1.7 DEPARTURE PROCEDURE WITH THE ATS UNIT IN SEQUENCED MODE

##### 4.1.7.1 TOBT and TSAT communication

The TOBT and TSAT for each flight are shown:

- on the CDM website: <https://cdm.nce.aero> (access to be requested directly online via the portal)

- on DMAN (Departure Manager), the specific ATC interface.

In addition, the sequence can be assessed by smartphone or tablet. Access rights to the CDM website are required to use this feature.

L'assistant doit faire en sorte que la TOBT soit connue de tous les acteurs participant au traitement de l'aéronef à tout moment. Toute modification de la TSAT doit être communiquée par l'assistant à l'équipage (par contact direct, radio ou liaison Datalink). Chaque pilote peut consulter la TSAT/TOBT sur le site WEB du CDM accessible depuis tablettes ou smartphones. La communication de la TSAT à l'équipage doit être traitée avec la même priorité que le CTOT du NMOC. Le statut de vol bloqué et les différentes alertes issues de la GLD seront également visibles dans le site WEB CDM.

#### → 4.1.72 Mise en route en mode séquencé

→ - **Clairance départ :**  
Le pilote doit contacter par radio le PREVOL ou envoyer une demande RCD (Request for Departure Clearance Downlink) pour demander sa Clairance Départ à TOBT - 15 min. L'Organisme ATS lui transmettra alors les éléments de la Clairance Départ, mettra le vol en attente et demandera au pilote de rappeler prêt au départ.  
Si l'appel a lieu trop tôt, le PREVOL demandera de rappeler à TOBT - 15 min.  
Dans le cas d'un RCD, il n'y aura pas de réponse ACARS avant TOBT - 15 min.  
Si le pilote appelle ou envoie un RCD trop tard (à partir de TSAT + 2 min), le vol sera bloqué par la GLD et la clairance lui sera refusée. Le vol ne sera débloqué qu'après envoi d'une nouvelle TOBT par l'assistant.

→ - **Clairance de Mise en route :**  
Le pilote appelle le PREVOL entre TSAT-5 et TSAT+5 pour obtenir sa clairance de mise en route. Le PREVOL autorise alors la mise en route et transfère le pilote sur la fréquence SOL.  
Si l'appel intervient après TSAT+5 min, le vol sera bloqué par le GLD et la clairance lui sera refusée. Le vol ne sera débloqué qu'après saisie d'une nouvelle TOBT par l'assistant.  
N.B : Si un pilote a un doute quant à sa TSAT, il doit contacter son assistant pour connaître sa TSAT courante.

#### → 4.1.73 Repoussage en mode séquencé

→ L'autorisation de repoussage (ou de roulage pour les autonomes) est obtenue sur la fréquence SOL à partir de TSAT -5 min et en étant prêt à repousser/quitter le bloc. L'autorisation de repoussage/début de roulage est valable 1 minute.  
Le repoussage/début de roulage doit donc démarrer très rapidement après l'autorisation. Le vol s'expose à être bloqué par l'Organisme ATS et à refaire la totalité de la procédure départ s'il ne respecte pas cette règle.  
Si le départ bloc n'a pas lieu 5 min après l'autorisation de mise en route, le vol sera bloqué par le GLD jusqu'à l'émission d'une nouvelle TOBT.

#### → 4.1.8 PROCEDURE DEPART EN MODE NON SEQUENCE

##### → 4.1.8.1 Communication des heures de départ bloc

→ En cas d'impossibilité technique ou opérationnelle d'utiliser la séquence de départs bloc calculée par la GLD, l'aéroport peut être amené à passer la gestion des départs en mode non séquencé.  
Un affichage d'alerte est diffusé dans la séquence accessible dans le site WEB du CDM : <https://cdm.nce.aero>  
Dans ce cas, l'affichage de la TSAT sera suspendu sur le DMAN.  
Dans ce mode, le calcul automatique de la séquence de départs bloc n'est plus appliqué, mais une procédure départ de même type continue à être appliquée manuellement. Les TOBT doivent toujours être mises à jour par les compagnies, ainsi que les EOBT des plans de vol en fonction de ces TOBT.  
L'Organisme ATS calculera une heure de départ bloc, confirmée sur la fréquence PREVOL lors de l'appel à TOBT -15 min. Cette heure correspond à :  
- EOBT du plan de vol pour un vol non régulé  
- COBT (Calculated Off-Block Time = CTOT - forfait temps de roulage local) pour un vol régulé.

##### → 4.1.8.2 Mise en route en mode non séquencé

→ - **Clairance Départ**  
La clairance départ sera délivrée sur la fréquence PREVOL ou via ACARS. Le pilote doit contacter le PREVOL ou envoyer une RCD pour demander sa clairance départ à TOBT - 15 min.  
L'Organisme ATS lui transmettra alors les éléments de la Clairance Départ et demandera au pilote de rappeler prêt au départ.  
Si l'appel a lieu beaucoup trop tôt, le PREVOL lui indiquera de rappeler à TOBT - 15 min. Dans le cas d'un RCD, il n'y aura pas de réponse ACARS avant TOBT - 15 min.

→  
→  
→  
→  
→  
→  
→

*The handling agent must make sure that the TOBT is known to all parties involved in aircraft handling at all times. Any change in the TSAT must be communicated by the handling agent to the crew (by direct contact, radio or Datalink). Each pilot can consult the TSAT/TOBT on the CDM website using a tablet or smartphone. Communication of the TSAT to the crew must be performed with the same priority as the NMOC CTOT. Blocked flight status and the different alerts transmitted by the GLD system will also be displayed on the CDM website.*

#### 4.1.72 Start-up in sequenced mode

- **Departure clearance:**  
*The pilot must contact PREFLIGHT by radio or send an RCD (Request for Departure Clearance Downlink) to request Departure Clearance at TOBT -15 min. The ATS unit will then send the pilot the Departure Clearance information, put the flight on hold and ask the pilot to call back when ready to depart.  
If the pilot calls too early, PREFLIGHT will ask the pilot to call back at TOBT -15 min.  
In the case of an RCD, there will be no ACARS reply before TOBT -15 min.  
If the pilot calls or sends an RCD too late (from TSAT +2 min), the flight will be blocked by the GLD system and clearance will be refused. The flight will not be unblocked until a new TOBT is sent by the ground handling agent.*

- **Start-up clearance:**  
*The pilot calls PREFLIGHT between TSAT-5 and TSAT+5 to obtain start-up clearance. PREFLIGHT then gives start-up clearance and transfers the pilot to the GROUND frequency.  
If the call is made after TSAT +5 min, the flight will be blocked by the GLD system and clearance refused. The flight will not be unblocked until a new TOBT is entered by the ground handling agent.  
Note: If a pilot has any doubt regarding his/her TSAT, he/she must contact the ground handling agent to obtain his/her current TSAT.*

#### 4.1.73 Push-back in sequenced mode

*Push-back (or taxiing) approval is given on the Ground frequency from TSAT -5 min, the aircraft being ready for push-back/to leave the block. Push-back/start of taxiing clearance is valid for 1 minute. Push-back/taxiing must therefore begin promptly once clearance is given. The flight may be blocked by the ATS unit and have to repeat the entire departure procedure if it does not comply with this rule. If off-block departure has not been performed within 5 minutes of start-up clearance being received, the flight will be blocked by the GLD system until a new TOBT is issued.*

#### 4.1.8 DEPARTURE PROCEDURE IN NON-SEQUENCED MODE

##### 4.1.8.1 Communicating off-block departure time

*If a technical or operational issue makes it impossible to use the off-block departure sequence calculated by the GLD system, the airport may have to switch departure management to non-sequenced mode. A warning is displayed in the sequence, which can be accessed on the CDM website: <https://cdm.nce.aero>  
In this case, TSAT display on the DMAN will be suspended. In this mode, the off-block departure sequence is no longer automatically calculated, but a similar departure procedure continues to be applied manually. TOBTs must still be updated by airlines, as must the flight plan EOBTs dependent on these TOBTs. The ATS unit will calculate an off-block departure time which will be confirmed on the PREFLIGHT frequency when called at TOBT -15 min. This time corresponds to:  
- Flight plan EOBT for a non-regulated flight  
- COBT (Calculated Off-Block Time = CTOT - local default taxiing time) for a regulated flight.*

##### 4.1.8.2 Start-up in non-sequenced mode

- **Departure clearance**  
*Departure clearance will be given on the PREFLIGHT frequency or via ACARS. The pilot must contact PREFLIGHT or send an RCD to request departure clearance at TOBT -15 min. The ATS unit will then send the pilot the Departure Clearance information and ask the pilot to call back when ready to depart.  
If the pilot calls too early, PREFLIGHT will ask the pilot to call back at TOBT -15 min. In the case of an RCD, there will be no ACARS reply before TOBT -15 min.*

- Clairance de Mise en Route :

Lorsque le pilote rappelle prêt au Départ, deux cas peuvent se présenter:

1. Si l'heure de départ est proche, le PREVOL donne l'autorisation de mise en route et transfère le vol sur la fréquence Sol.
2. Si l'heure de départ est éloignée, le PREVOL confirme l'heure prévue de départ bloc et demande de rappeler en fonction.

→ 4.1.8.3 Repoussage en mode non séquentiel

→ L'autorisation de repoussage est obtenue sur la fréquence Sol en étant prêt à repousser/quitter le bloc. Ce contact doit permettre un repoussage/départ du bloc à EOBT +/- 15 min ou avant COBT +10 min; sinon le vol sera bloqué par l'Organisme ATS jusqu'à ce que le plan de vol soit mis à jour par la compagnie en déposant un message DLA.

→ L'autorisation de repoussage est valable 1 minute.

→ Le repoussage doit donc démarrer très rapidement après l'autorisation. Le vol s'expose à être bloqué par l'Organisme ATS et à refaire la totalité de la procédure départ s'il ne respecte pas cette règle.

**4.2 Itinéraires normalisés de départ aux instruments (SID)**

4.2.1 Les itinéraires normalisés de départ aux instruments figurent sur les cartes AD2 LFMN SID. Sauf autorisation contraire de l'approche, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact (cf. 4.2.3).

4.2.2 Départs RNAV

La spécification de navigation requise est la RNAV 1.

Les aéronefs avec panne de GNSS doivent posséder l'INS pour utiliser les SID RNAV.

Dans ce cas, l'équipage doit s'assurer, avant l'alignement que la précision de la position fournie par le système de navigation est meilleure que 0.17 NM par rapport à une position connue (ex : seuil de piste). Cela peut-être réalisé au moyen d'une fonction de recalage du système de navigation (ex : FMS) automatique (fonction "Automatic runway update") ou manuelle.

Les départs RNAV sont préférentiels et seront déclarés en service par les services de contrôle. En l'absence de la capacité "RNAV" requise, le pilote doit s'annoncer "Non RNAV" à la demande de mise en route.

4.2.3 Phraséologie

Les éléments de phraséologie figurent de manière complète dans le document OACI Doc 7030/4, § 18.8 et OACI Doc 4444, § 12.3.1.14. Si une procédure de départ ou d'arrivée RNAV, qui a été assignée, ne peut être acceptée par le pilote, le pilote informera immédiatement l'ATC par l'utilisation de la phrase suivante : IMPOSSIBLE DEPART (ou ARRIVEE) CAUSE (raison).

En cas de dégradations des performances de navigation de l'aéronef ou de panne, le pilote informera l'ATC par l'utilisation de la phrase suivante: IMPOSSIBLE RNAV (CAUSE).

4.2.4 Particularités départ

Alignement et décollage : après clairance d'alignement et/ou décollage, ces opérations doivent être effectuées aussi vite que possible. Décollage 22 : l'attention des pilotes est attirée sur la possibilité de mouvements simultanés d'hélicoptères utilisant l'héliport.

Suivi de la trajectoire de départ initial et des altitudes publiées impératif.

**4.3 Départ omnidirectionnel**

Pour optimiser la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné ou le point de sortie de la TMA prévu au plan de vol.

**5 ITINÉRAIRES DE TRANSIT**

Les itinéraires de transit sont définis sur la carte AD2 LFMN ARC. Les transits ne sont pas autorisés dans la TMA en dessous du FL 150 à l'exception des AWY G374, M622 et A3.

- Start-up clearance:

When the pilot calls to state that he/she is ready for departure, there are two possible cases :

1. If the departure time is close, PREFLIGHT gives start-up clearance and transfers the flight to the Ground frequency.
2. If the departure time is not for some time, PREFLIGHT confirms the scheduled off-block departure time and asks the pilot to call back accordingly.

4.1.8.3 Push-back in non-sequenced mode

Push-back approval is given on the Ground frequency, the aircraft being ready for push-back/ to leave the block. This contact must allow push-back/off-block departure at EOBT +/- 15 min or before COBT +10 min; otherwise the flight will be blocked by the ATS unit until the flight plan has been updated by the airline sending a DLA message.

Push-back clearance is valid for 1 minute.

Push-back must therefore begin promptly once clearance is given. The flight may be blocked by the ATS unit and have to repeat the entire departure procedure if it does not comply with this rule.

**4.2 Standard Instrument Departure Routes (SID)**

4.2.1 The Standard Instrument Departure Routes are shown on charts AD2 LFMN SID. Except otherwise cleared by the Approach Center, aircraft shall comply with the requirements specified for each SID. If it is not possible, the pilot shall inform the ATC unit on the first contact (cf. 4.2.3).

4.2.2 RNAV Departures

The required navigation specification is RNAV1.

ACFT without GNSS device must have an INS to be able to use SID RNAV.

In this case, the crew must be sure before lining-up, that the precision of the position provided by the navigation system is better than 0.17 NM in comparison with a known position (ex. runway threshold). This may be done by means of the function "automatic runway update" or done manually.

RNAV departures are preferential and will be declared in use by the ATC. In the absence of the required RNAV capacity, the pilot should announce "Non RNAV" at the requested start up.

4.2.3 Phraseology

All relevant phraseology can be found in the OACI document Doc 7030/4, § 18.8 and OACI Doc 4444, § 12.3.1.14. If the RNAV departure or arrival procedures which were assigned cannot be accepted by the pilot, the pilot shall immediately inform the ATC using the following: DEPARTURE (or ARRIVAL) IMPOSSIBLE DUE (reason).

In case of damage to the navigational performance of the aircraft or of failure, the pilot shall inform ATC using the following: UNABLE RNAV (DUE).

4.2.4 Specificities on departure

Line-up & Take-off clearances : on receipt of line-up or take-off clearances, pilots should ensure, commensurate with safety, that they are able to proceed expeditiously.

Take-off 22: pilot's attention is drawn to the possibility of simultaneous movement of helicopters using the helipad.

Strictly follow the initial departure flightpath and the published altitudes.

**4.3 Omnidirectional departure**

To optimize the management of the departures, there is a published multidirectional departure which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID or the TMA exit point specified on FPL.

**5 TRANSIT ROUTES**

The transit routes are defined on chart AD2 LFMN ARC. Transit flights are not authorized in the TMA below FL 150 except AWY G374, M622 and A3.



**6 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION****6.1 Départ**

En VMC : à l'intérieur de la TMA, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

En IMC :

SID : respecter l'itinéraire normalisé de départ aux instruments en se conformant aux spécifications fixées et en maintenant le niveau assigné jusqu'à la sortie de la TMA. Poursuivre ensuite le vol selon le plan de vol en vigueur.

Départ omnidirectionnel : monter jusqu'au FL100 au cap spécifié puis faire route sur le premier point de la route planifiée en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

**Note** : dans le cas où le dernier niveau assigné ne serait pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

**6.2 Arrivée**

- Suivre la STAR PLN ou autorisée. En cas de guidage radar rejoindre la STAR initiale.

- Respecter les contraintes de niveau et de vitesse publiés.

- Se présenter à l'IAF au dernier niveau de vol assigné pour lequel il y a eu accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut le niveau le plus élevé de l'attente.

- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :

. HAP,

. Heure d'entrée dans l'attente plus 10 minutes.

- Puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'au FL 080 (IAF MUS) ou FL 070 (IAF NERAS).

- Quitter l'IAF à ce niveau pour entreprendre la procédure d'approche connue ou estimée jusqu'à l'atterrissage.

**Panne suivie d'une API**

Effectuer la procédure de dégagement de la TMA ou effectuer la procédure d'approche interrompue jusqu'à NERAS pour une nouvelle approche à partir de ce point.

Procédure de dégagement de la TMA (procédure obligatoire au terme de la seconde tentative d'approche) : effectuer la procédure API jusqu'à NERAS puis quitter à 3000 ft la TMA NICE sur le RDL 117° AZR (RM 117°) pour rechercher les conditions VMC sur la Méditerranée.

**6 RADIOCOMMUNICATION FAILURE****6.1 Departure**

*In VMC: within the TMA, fly back and land on the departure aerodrome.*

*In IMC:*

*follow the Standard Instrument Departure Route and comply with the specified requirements, maintaining the assigned level until leaving the TMA. Then continue the flight according to the current flight plan.*

*Multidirectional departure: clients. FL 100 along specified heading, then route towards the first point of the planned route climbing up to the minimum security.*

**Note** : *In the case of the last assigned level is not consistent with the minimum safety altitude, climb to the cruising level.*

**6.2 Arrival**

*- Follow the authorized or PLN STAR. In case of radar guidance, proceed to the initial STAR.*

*- Observe the published flight level and speed requirements.*

*- Proceed to the IAF at the last assigned level that was acknowledged, if this level is available in the holding pattern, otherwise at the highest level in the holding pattern.*

*- stay in the holding pattern at this level until the latest time of the following:*

*. EAT,*

*. Arrival time in the holding pattern plus 10 minutes.*

*- Then descent in the holding pattern to FL 080 (IAF MUS) or FL 070 (IAF NERAS).*

*- Leave the IAF at this level to perform the known or estimated approach procedure until landing.*

**Failure followed with API**

*Carry out the TMA clearing procedure or the missed approach procedure to NERAS for a new approach from this point.*

*TMA clearing procedure (mandatory procedure after the second missed approach): carry out the API procedure to NERAS then leave at 3000 ft the NICE TMA, on RDL 117° AZR (MAG 117°) and attempt to fly VMC over the Mediterranean sea.*

AD 2 LFMN.23

Renseignements supplémentaires *Additional information*

1 **AÉRODROMES VOISINS**

Les départs de Cannes sous plan de vol Zoulou avec passage à l'application des règles de vol aux instruments (IFR) dans la TMA de Nice sont interdits.

**Conditions météorologiques d'approche à vue**

- Pour les aéronefs multimoteurs et de jour :

La poursuite du vol en passant à l'application des règles de vol à vue (VFR) dans la région de contrôle terminal (TMA) de Nice ou dans la zone de contrôle (CTR) de Cannes est interdite.

Les clairances d'approche à vue ne peuvent être accordées que lorsque les conditions météorologiques dont dispose CANNES TOUR font état d'une visibilité horizontale égale ou supérieure à 5 km et d'une hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 750 m (2500 ft).

Les approches à vue ne sont pas autorisées lorsque NICE Approche n'a pas connaissance des données météorologiques. En particulier, hors HOR ATS de CANNES, les approches à vue sont interdites.

- Pour tous les aéronefs et de nuit :

Seule la piste 35 est utilisable pour les atterrissages de nuit à CANNES. Les autorisations d'approche à vue ne peuvent être accordées que lorsque les conditions météorologiques dont dispose CANNES TOUR font état d'une visibilité horizontale égale ou supérieure à 5 km et d'une hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 1050 m (3500 ft).

2.1 **TRANSFERTS DE COMMUNICATION**

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef. A chaque changement de fréquence, l'aéronef doit contacter sans délai et en aucun cas plus d'une minute après réception de l'instruction de changement de fréquence.

→ 2.2 **RADIOCOMMUNICATION**

→ Aéronefs non équipés en 8.33 KHz.

→ Au départ, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHz contacteront les services ATS sur la fréquence NICE TOUR 118.700 MHz.

→ A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHz contacteront en fonction du secteur d'arrivée, les services ATS sur la fréquence NICE Information Nord 120.850 MHz ou Sud 122.925 MHz ou Ouest 124.425 MHz.

3 **ASSISTANCE OBLIGATOIRE**

L'aéroport de Nice Côte d'Azur est coordonné. A ce titre tout atterrissage ou décollage d'un aéronef en régime de vol IFR y est, sauf en cas de force majeure, subordonné à l'attribution préalable, par le coordonnateur désigné (1) sur cet aéroport, du créneau horaire correspondant.

Pour des raisons de sécurité d'exploitation et de sûreté, l'assistance est obligatoire pour les vols VFR et IFR; à cet effet, il est impératif de prendre contact avec un assistant aéroportuaire (voir AD 2 LFMN.4) avant le départ du terrain d'origine.

(1) SITA : HDQCOXH  
TEL : (0)1 49 75 88 10  
FAX : (0)1 49 75 88 20  
Adresse postale : COHOR BP436 Orly Ouest 94547 ORLY AEROGARE CEDEX  
Email : hdqcoxh.scr@cohor.org  
Site web : www.cohor.org

4 **ÉQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DE TRAFIC**

Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0).

Zone de traitement : la surveillance est effective à l'intérieur des limites latérales de la TMA de NICE et de la portion d'espace aérien adjacent sise en FIR MILAN à l'exclusion des zones d'inhibition suivantes :

- sous FL 055 dans les limites latérales des LF-R95A,
- sous 3000 ft dans les limites latérales des TMA 7 et 8 de NICE hors LF-R95A,
- sous 2500 ft dans les limites latérales des CTR1 et 2 CANNES,
- sous 2300 ft autour de Fayence (LFMF).

Dans ces zones d'inhibition, zones où l'aéronef n'est en principe plus en fréquence avec Nice Approche, le service MSAW n'est pas rendu.

Limites latérales zone traitement :

- TMA NICE : cf AIP ENR 2.1
- Espace adjacent : 43°57'58"N, 007°38'15"E - 44°03'19"N, 007°42'33"E - 43°50'09"N, 008°03'13"E - 43°42'03"N, 007°50'31"E - 43°47'00"N, 007°32'00"E - Frontière italienne - 43°57'58"N, 007°38'15"E.

Limites verticales zone de traitement :

1 **NEIGHBOURING AERODROMES**

Cannes departures with Zoulou flight plan are not allowed to change to instrument flight rules (IFR) within the limits of Nice TMA.

**Visual approach weather conditions .**

- For multi-engines aircraft and day time:

Continued flight using Visual Flight Rules in Nice Terminal Area (TMA) or in Cannes Control Region (CTR) is not allowed.

Visual approaches clearances may only be issued when the weather conditions notified to CANNES TWR are as follows: horizontal visibility equal to or more than 5 km and cloud base equal to or above 750 m (2500 ft).

Visual approaches should not be authorized when NICE APP is not informed of the weather conditions. Especially, out of CANNES ATS SKED, visual approaches are prohibited.

- For all aircraft and in night time:

Only RWY 35 is available for night landings at CANNES AD. Visual approach clearances may only be issued when the weather conditions notified to CANNES TWR are as follows: horizontal visibility equal to or more than 5 km and cloud base equal to or above 1050 m (3500 ft).

2.1 **TRANSFERT OF COMMUNICATION**

Frequency changes are carried out on aircraft ATC unit instruction. Upon every frequency change, pilot shall immediately contact and never more than one minute after receiving the frequency change instruction.

2.2 **RADIOCOMMUNICATION**

ACFT non 8.33 KHz equipped.

On departure, ACFT not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on NICE TWR 118.700 MHz.

On arrival, unless otherwise, instructed by ATS, ACFT not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing and depending on arrival shall contact ATS on NICE Information North 120.850 MHz or South 122.925 MHz or West 124.425 MHz.

3 **MANDATORY ASSISTANCE**

Nice Côte d'Azur Airport is coordinated. For this reason prior notice of the corresponding time slot must be given by the designated coordinator at this airport for all arrivals or departures of IFR aircraft, except when unavoidable.

For security and safety reasons, assistance is compulsory for VFR and IFR flight, therefore an airport handling facilities operator (see AD 2 LFMN.4) must be contacted before the departure airport.

(1) SITA : HDQCOXH  
TEL : (0)1 49 75 88 10  
FAX : (0)1 49 75 88 20  
Postal address : COHOR BP436 Orly Ouest 94547 ORLY AEROGARE CEDEX  
Email : hdqcoxh.scr@cohor.org  
Site web : www.cohor.org

4 **TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT**

MSAW ground warning system (see AD 1.0).

Processing area: the MSAW monitoring is effective within the lateral limits of TMA NICE and the portion of adjacent airspace in FIR MILAN excluding the following zones of inhibition:

- Below FL 055 within lateral limits of LF-R95A,
- Below 3000 ft within lateral limits of TMA NICE 7 and 8 outside of LF-R95A,
- Below 2500 ft within lateral limits of CTR CANNES 1 and 2,
- Below 2300 ft around FAYENCE AD (LFMF).

In these inhibition zones, zones where the ACFT is theoretically no more in contact with Nice Approche, MSAW service is not provided.

Lateral limits of the treatment zone :

- TMA NICE : see AIP ENR 2.1
- Adjacent airspace : 43°57'58"N, 007°38'15"E - 44°03'19"N, 007°42'33"E - 43°50'09"N, 008°03'13"E - 43°42'03"N, 007°50'31"E - 43°47'00"N, 007°32'00"E - Italian border - 43°57'58"N, 007°38'15"E.

Vertical limits of the treatment zone:

- Plancher : SFC.
- Plafond : FL 175.
- A proximité immédiate de l'aéroport de NICE COTE D'AZUR :
- >en QFU 04 : seules les approches finales de type ILS, LOC/DME , NDB , RNAV Z et RNAV Y sur les QFU 04 L et R sont surveillées jusqu'à 2.2 NM.
- Les approches RNAV A (GNSS) et VOR A RWY 04L/R suivies de VPT A RWY 04L/R ne sont pas surveillées de jour comme de nuit entre le MAPT et le seuil de piste.
- > en QFU 22 : les approches RNAV D (GNSS) RWY 22R/L suivie de VPT D RWY 22R/L, VOR B RWY 22 R/L suivie de VPT B RWY 22 R/L et VOR C RWY 22 R/L suivie de VPT C RWY 22 R/L ne sont pas surveillées de jour comme de nuit entre le MAPT et le seuil de piste.

## 5 ÉQUIPEMENT DE DÉLIVRANCE DE CLAIRANCE DÉPART

- Délivrance de clairance départ par DCL H24.  
 Equipement de surveillance du trafic :  
 1) AD équipé d'un radar primaire et secondaire (voir AD 1.0).

## 6 PLAN DE VOL

- L'aéroport de NICE COTE D'AZUR est un aéroport coordonné au sens du règlement communautaire 95/93 du 18 janvier 1993 modifié par le règlement 793/2004 du 21 avril 2004, désigné par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile. Tout atterrissage et tout décollage à partir de cet aéroport doit impérativement faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR .
- Pour un vol ne relevant pas d'une série de créneau (vol non régulier) à l'arrivée ou au départ de NICE COTE D'AZUR, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'autorisation attribué par COHOR, conformément aux instructions figurant dans l'AIP France ENR 1.10.

## 7 ADVANCED ATC TOWER

- L'aéroport de Nice (ACA) est certifié Advanced ATC depuis le 19/12/2016. A ce titre il est directement relié au Network Manager Operation Center (NMOC).
- L'Advanced ATC Tower repose sur le partage d'information entre le NMOC et l'Aéroport de Nice. NMOC envoie à ACA, via un B2B webservice, toutes les informations contenues dans le plan pour chaque vol IFR/GAT opérant sur Nice : Arrivée et départ, Aviation commerciale et Aviation générale. De la même manière, ACA envoie au NMOC, via des messages DPI, les heures réelles de départ bloc parking (AOBT) et les SID pour tous les vols au départ de Nice (Aviation commerciale et aviation générale), permettant ainsi au NMOC d'améliorer ses prévisions de trafic.
- Les opérateurs aériens doivent s'assurer que les mises à jour des plans de vol soient déposées avant que l'aéronef quitte son poste de stationnement.
- Les pilotes doivent s'assurer que le transpondeur est allumé avant que l'avion quitte son poste de stationnement.
- Un vol pourrait être suspendu par le NMOC dans le cas exceptionnel d'un aéronef opérant un retour parking. Dès que la nouvelle heure de départ bloc parking est connue, le plan de vol doit être mis à jour par un message DLA précisant la nouvelle EOBT.

- Lower limit : SFC.
- Upper limit : FL 175.
- In the close vicinity of NICE COTE D'AZUR airport :
- >on QFU 04 : only ILS, LOC/DME , NDB , RNAV Z and RNAV Y final approaches on QFU 04 L or R are monitored down to 2.2 NM.

RNAV A (GNSS) and VOR A RWY 04L/R approaches followed by VPT A RWY 04L/R are not monitored during the day or night between MAPT and the runway threshold.

-> on QFU 22 : the approaches RNAV D (GNSS) RWY 22R/L followed by VPT D RWY 22R/L, VOR B RWY 22R/L followed by VPT B RWY 22R/L, and VOR C RWY 22R/L followed by VPT C RWY 22R/L are not monitored during the day or night between the MAPT and the runway threshold.

## 5 DEPARTURE CLEARANCE SUPPLY EQUIPMENT

- Departure clearance data-link service H24.  
 Traffic surveillance equipment :  
 1) AD equipped with primary and secondary surveillance radar (see AD 1.0).

## 6 FLIGHT PLAN

- NICE COTE D'AZUR AD is an AD coordinated under the terms of the European community regulation 95/93 dated 18 January 1993 amended by the regulation 793/2004 dated 21 April 2004, designed by a decree from the relevant Minister of civil aviation. Any landing and take-off from these airports shall be subject to a previous allocation of an airport time slot by the COHOR schedule coordination association.
- For flights not concerned by serial slots allocation (non-scheduled flights), arriving to or leaving from NICE COTE D'AZUR, it is compulsory to fill in item 18 of the flight plan the authorization number given by COHOR, according to the regulation published in AIP FRANCE ENR 1.10.

## 7 ADVANCED ATC TOWER

- Nice Airport (ACA) is advanced ATC Tower since the 19th of December 2016. ACA is directly connected to the Network Manager Operation Center (NMOC).
- Advanced ATC Tower is based on information sharing between NMOC and ACA. NMOC provides all the information of the flight plan to ACA via B2B webservice for all IFR/GAT flights operating on Nice airport: Arrivals and departures, commercial aviation and general aviation. ACA provides the actual off block time (AOBT) and SID for all departing flight to NMOC via DPI messages (commercial aviation and general aviation), allowing NMOC to improve its traffic count predictions.
- Airline operators have to make sure that FPL updating will be filed before the aircraft leaves its stand.
- Pilots have to make sure that transponder is operative before the aircraft leaves its stand.
- A flight could be suspended by NMOC in the special case of an aircraft going back to apron. As soon as the new off-block time is known the FPL has to be updated by a DLA message giving the new EOBT.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## NICE COTE D'AZUR

## POSTES DE STATIONNEMENT / Parking stands

AST	Envergure MAX / MAX Span	Longueur MAX / MAX Length	Observations
1B/D/E/G/H/Q	F900 LX	E145	Nose out
1C/F/J	G650	G650	Nose out
2A	DC10	L10	Nose in
2B	A380-800 (79,75 m)	B747-8 (76,25 m)	Nose in
2C	B738	MD90	Nose in
2L	AN124 (73,30 m)	AN124 (69,10 m)	Repoussage
5A	F2000	F2000	Nose out
5C	EMB175	CRJ700	Nose out
6A	B738	MD81	Nose in
6B	A310	T154	Nose in
6C	B738	MD81	Nose in
7	B737-800	B727-200	Nose out
8A	B738	MD81	Nose in
8C	B738	MD81	Nose in
9	GLEX	F100	Nose out
10A	B763	B763	Nose in
10B	B772	B772	Nose in
10C	B738	MD81	Nose in
11	GLEX	F100	Nose out
12A	B738	B722	Nose in
12B	B744	A346	Nose in
12C	B737-800 W	A321	Nose in
13	GLEX	F100	Nose out
14A	B757-300 W	B757-300 W	Nose in
14B	B744	A346	Nose in
14C	B738	B722	Nose in
15	GLEX	F100	Nose out
16A	B767-400 ER	B767-400 ER	Nose in
16B	B767-400 ER	A346	Nose out
16C	B767-300 ERW	B767-300 ERW	Nose in
16D	ATR72	ATR72	Nose out
16E	ATR72	ATR72	Nose out
17	AN124 (73.30m)	AN124 (69.10m)	Autonome
18	B737-800W	B727-200	Nose out
19A	B737-MAX9 (35,92m)	B727-200 (46,68m)	Nose in
19C	B737-MAX9 (35,92m)	B727-200 (46,68m)	Nose in
19D	B767-300ERW (50,88m)	B767-300ERW (54,92m)	Nose in
20	B738	MD81	Nose in
21	B767-300ERW (50,88m)	B767-300ERW (54,92m)	Nose in
22	B738	MD81	Nose in
23A	B737-MAX9 (35,92m)	B727-200 (46,68m)	Nose in
23C	B737-MAX8 (35,92m)	B737-MAX8 (39,48m)	Nose in
23D	B767-300ERW (50,88m)	B767-300ERW (54,92m)	Nose in
24A	B737	A320	Nose in
24C	B731	F70	Nose in
24D	AT72	AT72	Nose in
26	A306	A306	
26A	F100	F100	

## NICE COTE D'AZUR

## POSTES DE STATIONNEMENT / Parking stands

AST	Envergure MAX / MAX Span	Longueur MAX / MAX Length	Observations
26R	B747-8 (76,25 m)	B747-8 (76,25 m)	Nose in
28	A320	A320	Nose in
28A	AT72	SB20	
31	G450 (23,72 m)	ERJ145 (29,87 m)	Nose out
← 33B	B737-MAX9 (35,92 m)	A321-NEO (44,51 m)	Nose out
33D	G450 (23,72 m)	Challenger 870 (32,51 m)	Nose out
← 33E	G450 (23,72 m)	Challenger 870 (32,51 m)	Nose out
35B	B737-MAX9 (35,92 m)	A321-NEO (44,51 m)	Nose out
35C	A319NEO (35,80 m)	BBJ2 (39,48 m)	Nose out
35D	G450 (23,72 m)	CRJ900 (36,37 m)	Nose out
35E	G450 (23,72 m)	CRJ900 (36,37 m)	Nose out
37A	A319NEO (35,80 m)	BBJ2 (39,48 m)	Nose out
37B	B737-MAX9 (35,92 m)	A321-NEO (44,51 m)	Nose out
37D	G450 (23,72 m)	CRJ900 (36,37 m)	Nose out
37E	G450 (23,72 m)	CRJ900 (36,37 m)	Nose out
39A	A319NEO (35,80 m)	BBJ2 (39,48 m)	Nose out
39B	B737-MAX9 (35,92 m)	A321-NEO (44,51 m)	Nose out
39C	A319NEO (35,80 m)	CRJ900 (36,37 m)	Nose out
39D	G450 (23,72 m)	CRJ900 (36,37 m)	Nose out
39E	G450 (23,72 m)	CRJ900 (36,37 m)	Nose out
39F	G450 (23,72 m)	CRJ900 (36,37 m)	Nose out
40A	B737-800W (35,80 m)	MD90-30 (46,30 m)	Nose in
40B	B744	B773	Nose in
40C	A306	B753	Nose in
41A	A319 (35,80 m)	Global 7000 (33,88 m)	Nose in
41B	ATR 72 (27,05 m)	ATR 72 (27,17 m)	Nose out
41D	F8X (26,29 m)	CRJ1000 (39,20 m)	Nose in
42	B744	B744	Nose in
43A	A319 (35,80 m)	Global 7000 (33,88 m)	Nose in
43B	ATR 72 (27,05 m)	ATR 72 (27,17 m)	Nose out
43D	F8X (26,29 m)	CRJ1000 (39,20 m)	Nose in
44	B738	MD90	Nose in
45A	G650 (30,36 m)	G650 (30,41 m)	Nose in
45B	ATR 72 (27,05 m)	ATR 72 (27,17 m)	Nose out
45C	G650 (30,36 m)	G650 (30,41 m)	Nose in
45D	F8X (26,29 m)	CRJ1000 (39,20 m)	Nose in
46A	B737-800W (35,80 m)	B727-200 (46,68 m)	Nose in
46B	B744	A346	Nose in
46C	B738	B722	Nose in
47A	G650 (30,36 m)	G650 (30,41 m)	Nose in
47B	ATR 72 (27,05 m)	ATR 72 (27,17 m)	Nose out
47D	F8X (26,29 m)	CRJ1000 (39,20 m)	Nose in
48A	B738	MD90	Nose in
48B	B744	A346	Nose in
48C	B738	A321	Nose in
49A	B763 (47,57 m)	B763 (54,94 m)	Nose out
49B	MD11(51,99 m)	MD11 (61,62 m)	Nose out
49C	A300-600 (44,84 m)	B7575-300 (54,43 m)	
50A	B738	MD90	Nose in
50B	B744	A346	Nose in
50C	B738	MD90	Nose in
51A	G450 (23,72 m)	ERJ145 (29,87 m)	Nose out
51B	B737-800 (35,80 m)	B737-800 (35,80 m)	Nose out



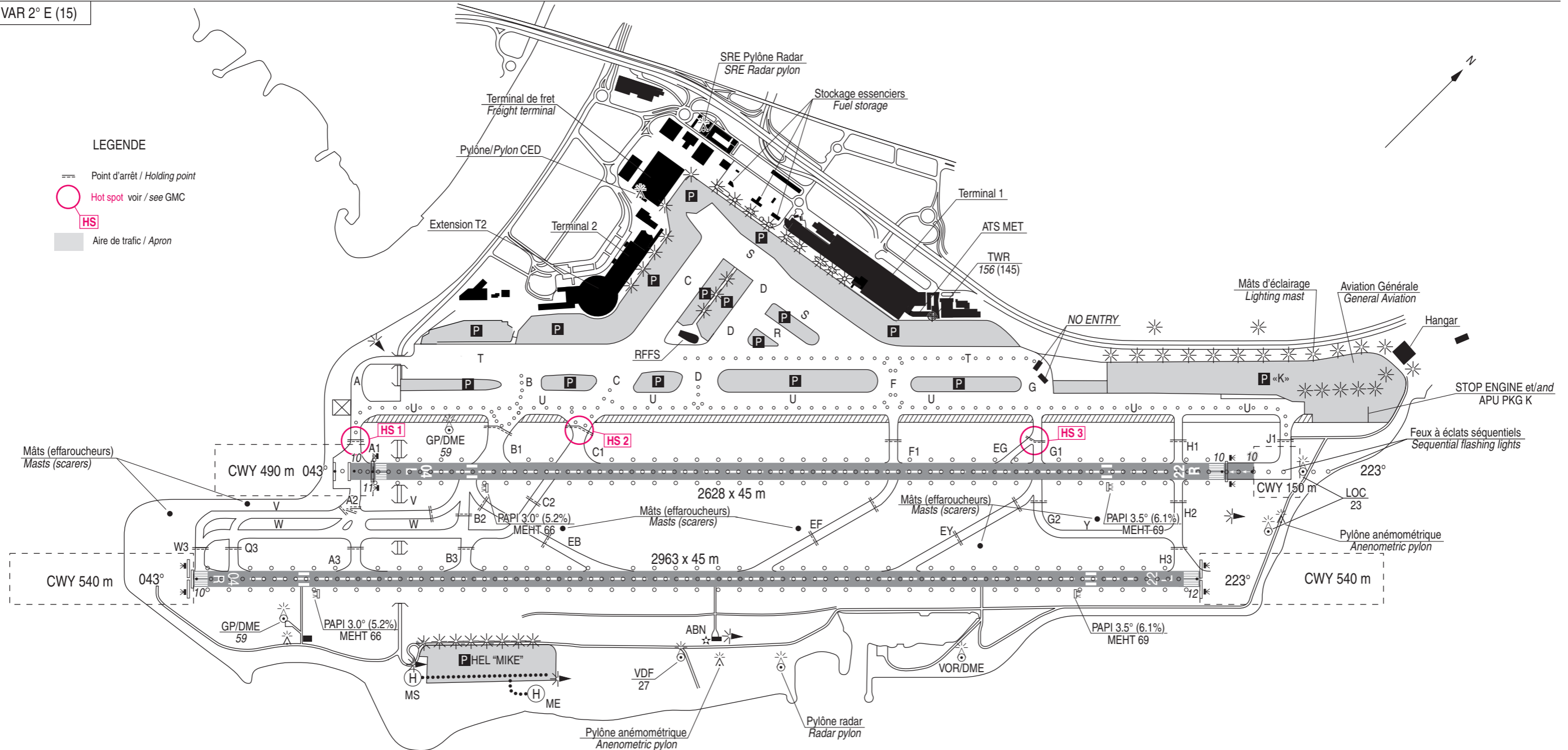
## NICE COTE D'AZUR

POSTES DE STATIONNEMENT / <i>Parking stands</i>			
AST	Envergure MAX / <i>MAX Span</i>	Longueur MAX / <i>MAX Length</i>	Observations
51C	ATR72 (27,05 m)	CRJ1000 (39,20 m)	Nose out
52A	B737-800W (35,80m)	B727-200 (46,68 m)	Nose in
52B	B744	A346	Nose in
52C	B737-800W (35,80m)	B727-200 (46,68 m)	Nose in
53A	Global 7000 (31,79 m)	CRJ1000 (39,20 m)	Nose out
53B	B738 (35,80 m)	B738 (39,48 m)	Nose out
53C	G650 (30,36 m)	CRJ700 (32,51 m)	Nose out
54A	B737-800W (35,80m)	B727-200 (46,68 m)	Nose in
54B	A380-800 (79,75 m)	B747-8 (76,25 m)	Nose in
54C	B764	B764	Nose in
56A	B737 MAX 9 (35.92 m)	A321 NEO (44.51 m)	Nose in
56B	A380-800 (79.75 m)	B777-9X (76.76 m)	Nose in
56C	B737 MAX 9 (35.92 m)	A321 NEO (44.51 m)	Nose in
58A	B737 MAX 9 (35.92 m)	A321 NEO (44.51 m)	Nose in
58B	A380 -800 (79.75 m)	B777-9X (76.76 m)	Nose in
58C	B737 MAX 9 (35.92 m)	A321 NEO (44.51 m)	Nose in
60	B737 MAX 9 (35.92 m)	A321 NEO (44.51 m)	Nose in
61A	B738	DC95	
61B	DC10	DC10	
61C	B738	B722	
61D	GLF4	CRJ7	
61E	GLF4	E145	
61F	GLF4	CRJ7	
62	B737 MAX 9 (35.92 m)	A321 NEO (44.51 m)	Nose in
63A	B738	MD90	
63B	MD11	B764	
63C	B738	B722	
63D	GLF4	CRJ7	
63E	GLF4	E145	
63F	GLF4	CRJ7	
65A	B738	MD90	
65B	MD11	B764	
65C	B738	B722	
65D	GLF4	CRJ7	
65E	GLF4	E145	
65F	GLF4	CRJ7	
67A	B738	MD90	
67B	MD11	B764	
67C	B738	B722	
67D	GLF4	CRJ7	
67E	GLF4	E145	
67F	GLF4	CRJ7	
69A	B738	MD90	
69B	DC10	DC10	
69C	B738	DC95	
69D	GLF4	CRJ7	
69E	GLF4	E145	
69F	GLF4	CRJ7	
71A	FA7X (26,11 m)	G450 (27,23 m)	Nose out
71B	B737 MAX7 (35,92 m)	CRJ900/E190 (36,24 m)	Nose out
71C	G650 (30,36 m)	G650 (30,41 m)	Nose out
71D	FA2000 (21,38 m)	ERJ135 (26,33 m)	Nose out

## NICE COTE D'AZUR

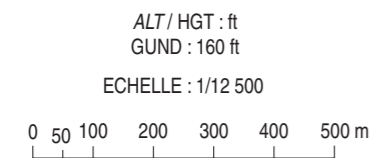
POSTES DE STATIONNEMENT / <i>Parking stands</i>			
AST	Envergure MAX / <i>MAX Span</i>	Longueur MAX / <i>MAX Length</i>	Observations
71E	FA2000 (21,38 m)	ERJ145 (29,87 m)	Nose out
71F	FA2000 (21,38 m)	ERJ145 (29,87 m)	Nose out
73A	G7500 (31.7 m)	E190 (36,24 m)	Nose out
73B	A321 NEO (35.8 m)	A 321 NEO (44.51 m)	Nose out
73C	G7500 (31.7 m)	E190 (36,24 m)	Nose out
73D	Sov+ (22 m)	ERJ145 (29,87 m)	Nose out
73E	Sov+ (22 m)	ERJ145 (29,87 m)	Nose out
73F	Sov+ (22 m)	ERJ145 (29,87 m)	Nose out
75A	G7500 (31.7 m)	E190 (36,24 m)	Nose out
75B	A321 NEO (35.8 m)	A321 NEO (44.51 m)	Nose out
75C	G7500 (31.7 m)	E190 (36,24 m)	Nose out
75D	Sov + (22 m)	ERJ145 (29.87 m)	Nose out
75E	Sov + (22 m)	ERJ145 (29.87 m)	Nose out
75F	Sov + (22 m)	ERJ145 (29.87 m)	Nose out
77	A320 NEO (35.80 m)	A320 NEO (37.57 m)	Nose out
MIKE	14 plots hélicoptères dont 2 pour l'avitaillement		
KILO	G650	G650	Tractage

VAR 2° E (15)



**LEGENDE**

- Point d'arrêt / Holding point
- Hot spot voir / see GMC
- HS
- Aire de trafic / Apron



**ATTENTION PARTICULIERE / CAUTION**

○ HS : Point chaud / Hot spot. (voir / see GMC 01)

Etre très attentif aux clairances de traversée ou pénétration de piste.

- La traversée de piste ne s'effectue que sur clairance explicite du contrôle.
- Le collationnement de toute instruction avant une traversée de piste est exigé.

Strictly follow RWY crossing clearance.

- Only ATC may give clearance to cross or enter any RWY.
- It is mandatory to read back any instruction before crossing a RWY.

COORDONNEES SEUILS / THR coordinates			RWY	BALISAGE / Lighting		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE Surface	RESIST. Strength	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE		APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
THR 04L	43° 39' 06.50" N	007° 12' 14.55" E	04L	NIL	LIH/LIL	2628	2778	2628	2538	Revêtues Paved	81 F/B/W/T	400	400	400	400
DTHR 04L	43° 39' 08.57" N	007° 12' 17.38" E	22R	NIL	LIH/LIL	2480	2970	2480	2480			400	400	400	400
THR 22R	43° 40' 06.76" N	007° 13' 37.42" E	04R	NIL	LIH/LIL	2963	3503	2963	2963	76 F/B/W/T	76 F/B/W/T	400	400	400	400
DTHR 22R	43° 40' 05.44" N	007° 13' 35.59" E	22L	NIL	LIH/LIL	2963	3503	2963	2963			400	400	400	400

AIRE DE STATIONNEMENT

NICE COTE D'AZUR

Parking areas

**ATTENTION/CAUTION**  
Clairance de refoulement valide 1 min seulement  
Push back clearance is valid only for 1 min

**IMPORTANT :**

Sauf instructions particulières du contrôle, les repoussages des avions stationnés en "nose-in" devront amener les avions prêts à rouler :  
- cap à l'Est pour les postes 10 à 24 inclus, à l'exception du 16C,  
- cap au Nord pour le poste 16C uniquement.  
- cap à l'Est pour les postes 50 à 62 inclus,  
- cap à l'Ouest pour les postes 2 à 8, 26 à 28,  
- cap au Sud pour les postes 40 à 48 inclus à l'exception du poste 40A qui est face à l'Ouest,  
- sur instruction du contrôle repoussages des postes 19 à 23.

Except when otherwise instructed by ATC, pushbacks for "nose-in" parked ACFT must be :

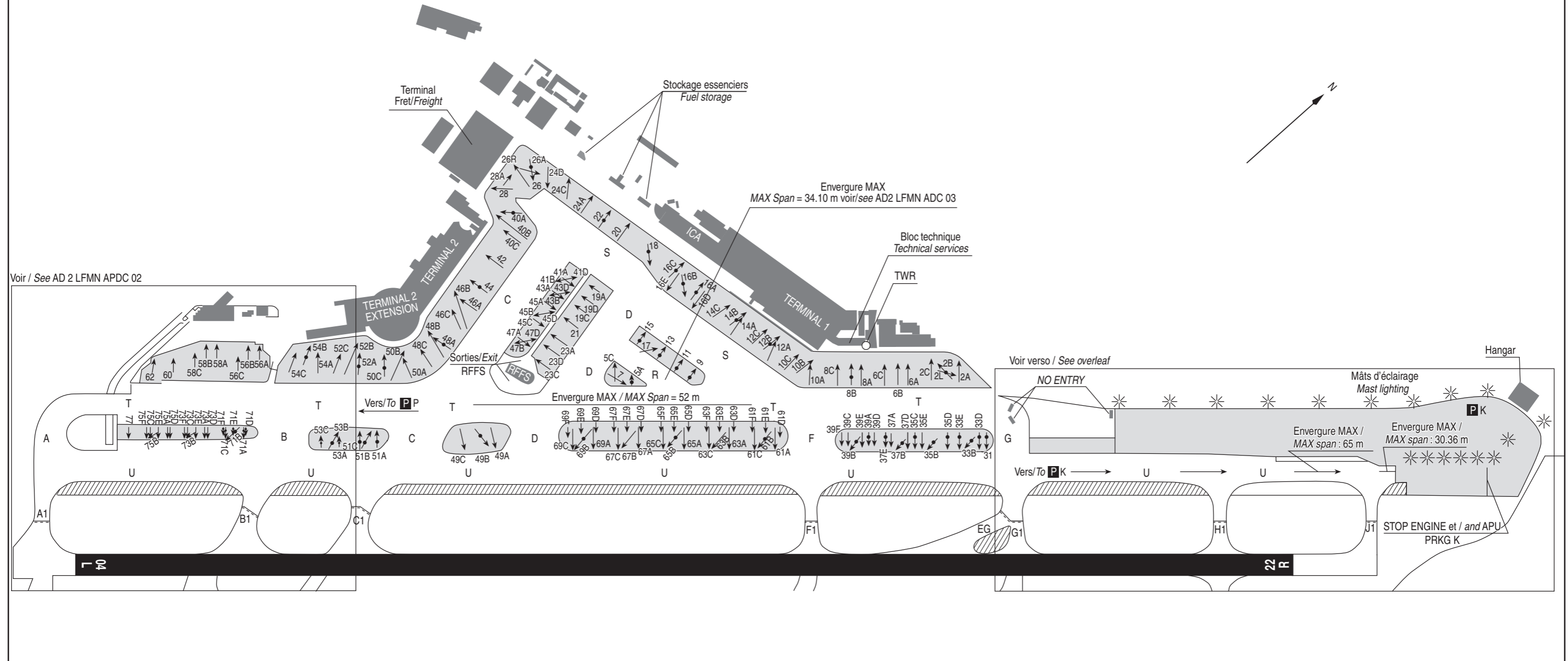
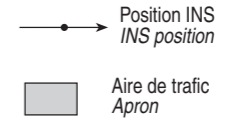
- heading East for stands 10 to 24 included, except stand 16C,
- heading North for stand 16C only,
- heading East for stands 50 to 62 included,
- heading West for stands 2 to 8, 26 to 28,
- heading South for stands 40 to 48 included except 40A heading West, except 40A heading West,
- pushback for stand 19 to 23 on ATC instructions.

Utilisation APU limitée à :  
- 30 min après l'arrivée au poste de stationnement.  
- 30 min avant le départ du poste de stationnement.  
Pour le PRKG KILO, voir mesures spécifiques.

Use of APU restricted at :  
- 30 min after arriving on apron.  
- 30 min before leaving apron.  
For KILO apron, refer to AD 2 LFMN APDC 02.

**INS**  
**POSTES DE STATIONNEMENT / Stands**  
voir / see AD 2 LFMN.8

**Utilisation des postes de stationnement**  
Use of parking stands :  
voir/see AD 2 LFMN MIA TEXT 01 à/ to 4.



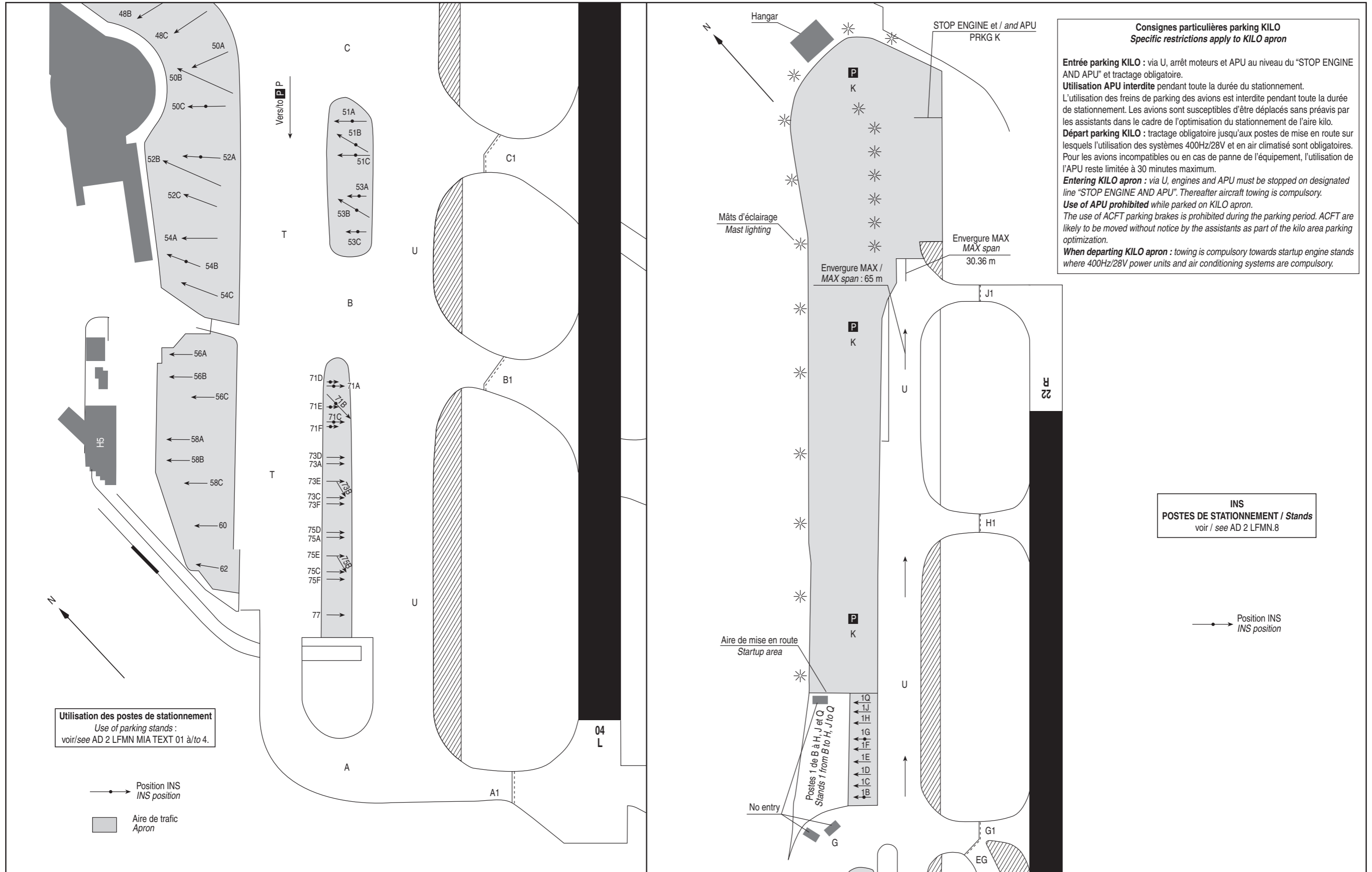
Voir / See AD 2 LFMN APDC 02

Voir verso / See overleaf

**AIRE DE STATIONNEMENT**

**NICE COTE D'AZUR**

Parking areas  
PAPA, KILO



**Consignes particulières parking KILO**  
*Specific restrictions apply to KILO apron*

**Entrée parking KILO :** via U, arrêt moteurs et APU au niveau du "STOP ENGINE AND APU" et tractage obligatoire.  
**Utilisation APU interdite** pendant toute la durée de stationnement. L'utilisation des freins de parking des avions est interdite pendant toute la durée de stationnement. Les avions sont susceptibles d'être déplacés sans préavis par les assistants dans le cadre de l'optimisation du stationnement de l'aire kilo.  
**Départ parking KILO :** tractage obligatoire jusqu'aux postes de mise en route sur lesquels l'utilisation des systèmes 400Hz/28V et en air climatisé sont obligatoires. Pour les avions incompatibles ou en cas de panne de l'équipement, l'utilisation de l'APU reste limitée à 30 minutes maximum.  
**Entering KILO apron :** via U, engines and APU must be stopped on designated line "STOP ENGINE AND APU". Thereafter aircraft towing is compulsory.  
**Use of APU prohibited** while parked on KILO apron.  
*The use of ACFT parking brakes is prohibited during the parking period. ACFT are likely to be moved without notice by the assistants as part of the kilo area parking optimization.*  
**When departing KILO apron :** towing is compulsory towards startup engine stands where 400Hz/28V power units and air conditioning systems are compulsory.

**INS**  
**POSTES DE STATIONNEMENT / Stands**  
voir / see AD 2 LFMN.8

→ Position INS  
INS position

**Utilisation des postes de stationnement**  
*Use of parking stands :*  
voir/see AD 2 LFMN MIA TEXT 01 à/ to 4.

→ Position INS  
INS position

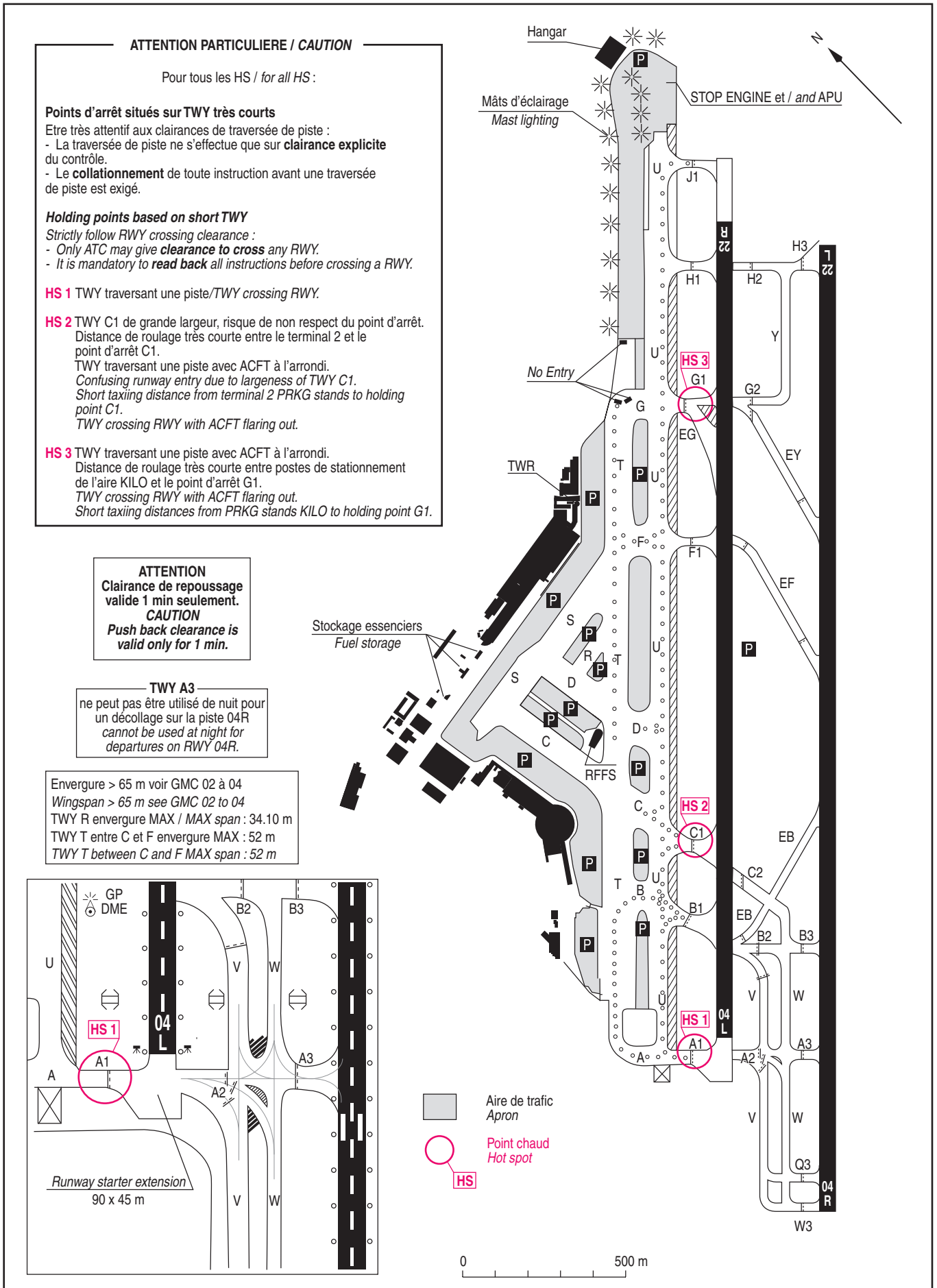
■ Aire de trafic  
Apron



**MOUVEMENTS A LA SURFACE**

**NICE COTE D'AZUR**

*Ground movements*



**ATTENTION PARTICULIERE / CAUTION**

Pour tous les HS / for all HS :

**Points d'arrêt situés sur TWY très courts**  
Etre très attentif aux clairances de traversée de piste :  
- La traversée de piste ne s'effectue que sur **clairance explicite** du contrôle.  
- Le **collationnement** de toute instruction avant une traversée de piste est exigé.

**Holding points based on short TWY**  
Strictly follow RWY crossing clearance :  
- Only ATC may give **clearance to cross** any RWY.  
- It is mandatory to **read back** all instructions before crossing a RWY.

**HS 1** TWY traversant une piste/TWY crossing RWY.

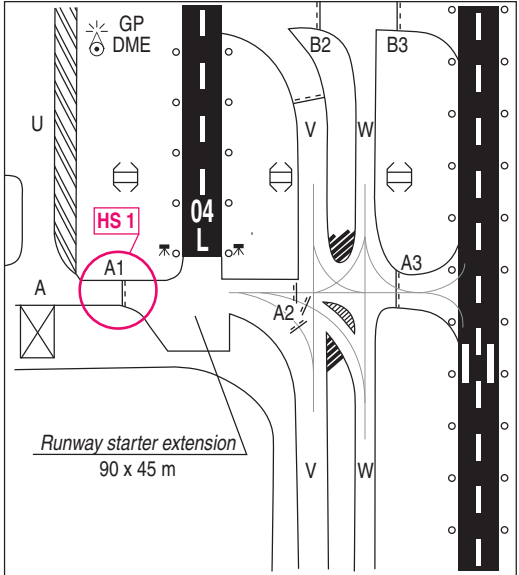
**HS 2** TWY C1 de grande largeur, risque de non respect du point d'arrêt.  
Distance de roulage très courte entre le terminal 2 et le point d'arrêt C1.  
TWY traversant une piste avec ACFT à l'arrondi.  
Confusing runway entry due to largeness of TWY C1.  
Short taxiing distance from terminal 2 PRKG stands to holding point C1.  
TWY crossing RWY with ACFT flaring out.

**HS 3** TWY traversant une piste avec ACFT à l'arrondi.  
Distance de roulage très courte entre postes de stationnement de l'aire KILO et le point d'arrêt G1.  
TWY crossing RWY with ACFT flaring out.  
Short taxiing distances from PRKG stands KILO to holding point G1.

**ATTENTION**  
Clairance de repoussage valide 1 min seulement.  
**CAUTION**  
Push back clearance is valid only for 1 min.

**TWY A3**  
ne peut pas être utilisé de nuit pour un décollage sur la piste 04R  
cannot be used at night for departures on RWY 04R.

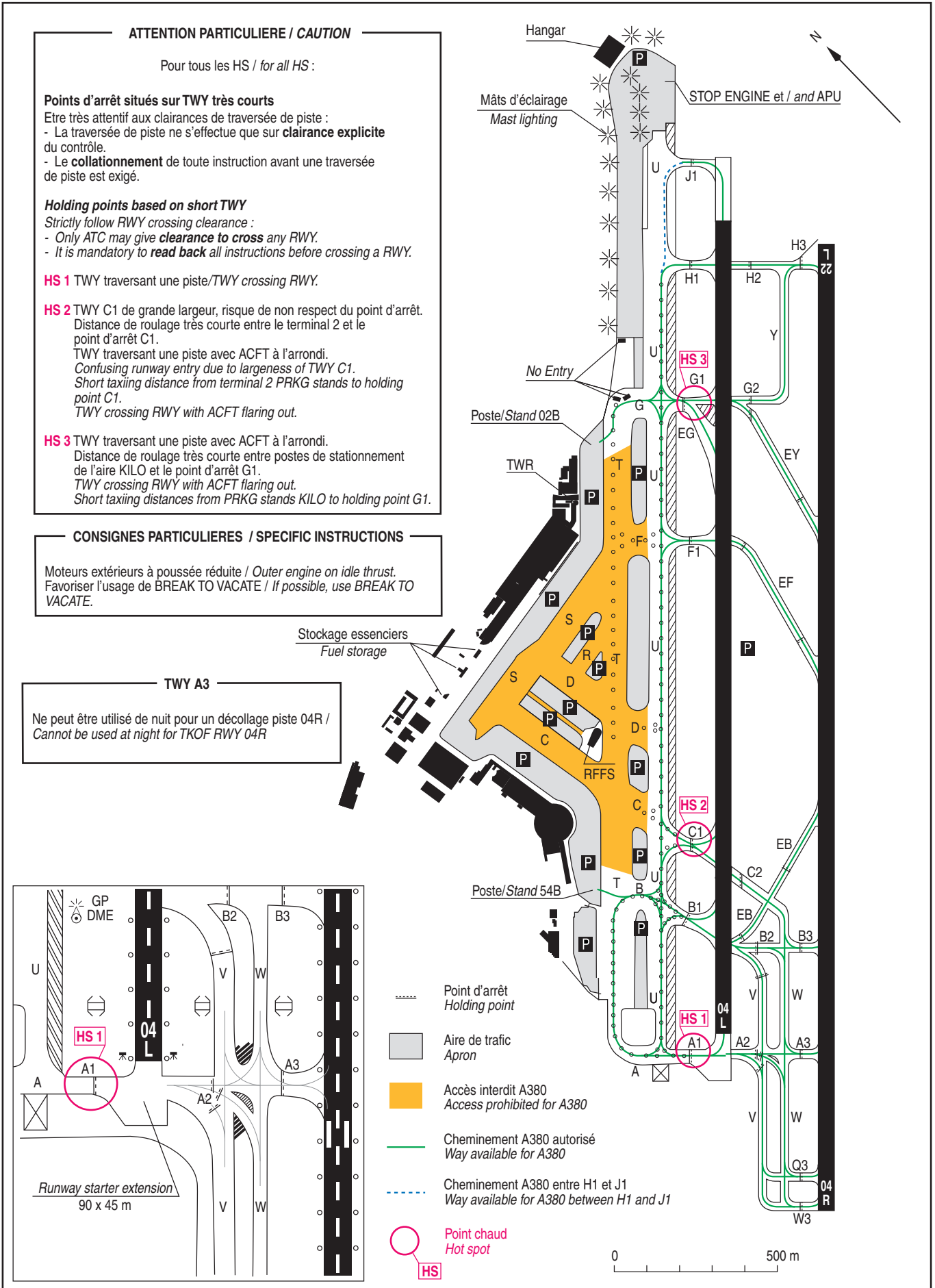
Envergure > 65 m voir GMC 02 à 04  
Wingspan > 65 m see GMC 02 to 04  
TWY R envergure MAX / MAX span : 34.10 m  
TWY T entre C et F envergure MAX : 52 m  
TWY T between C and F MAX span : 52 m





**MOUVEMENTS A LA SURFACE A380**  
*Ground movements A380*

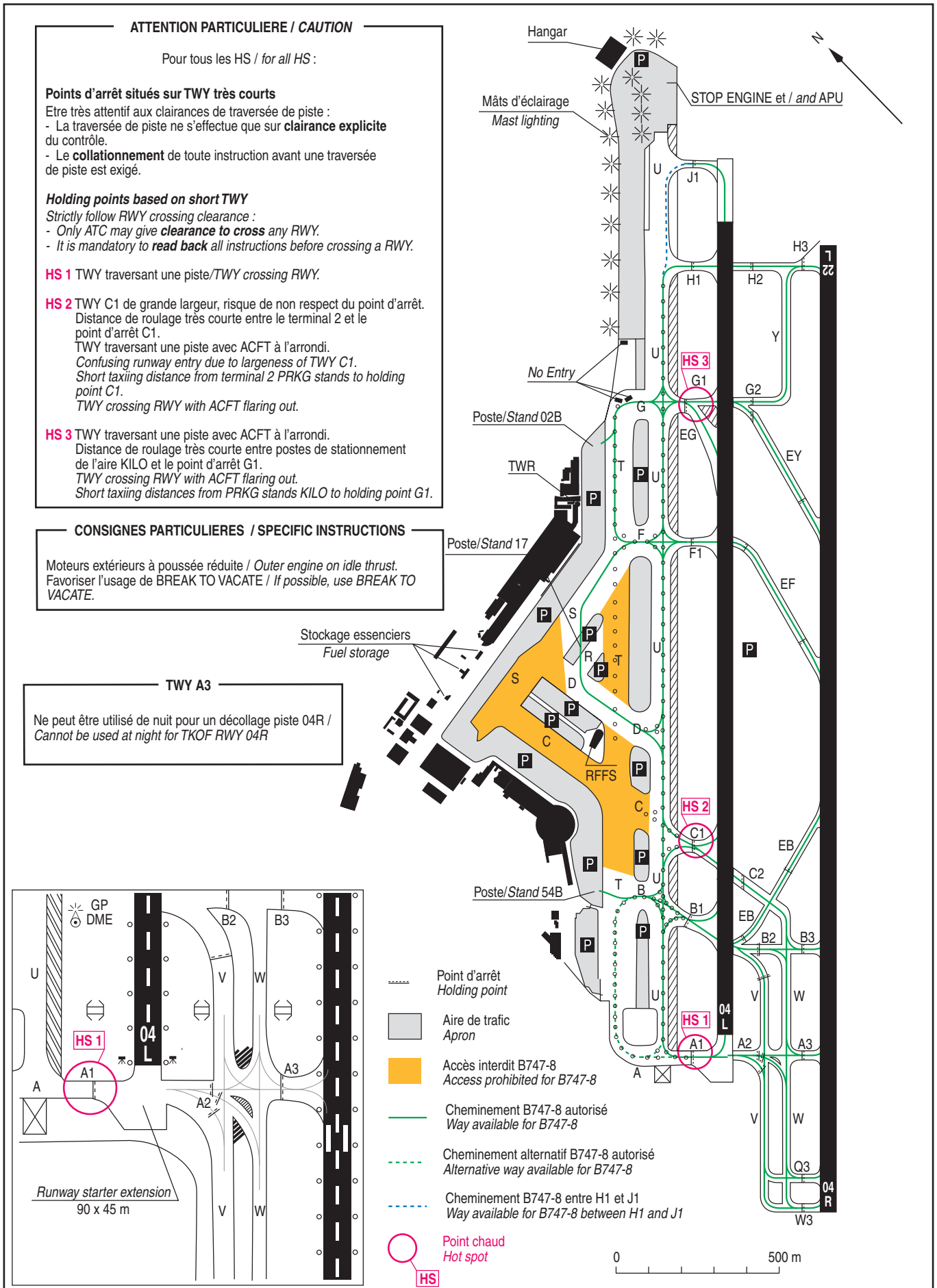
**NICE COTE D'AZUR**



**MOUVEMENTS A LA SURFACE B747-8**

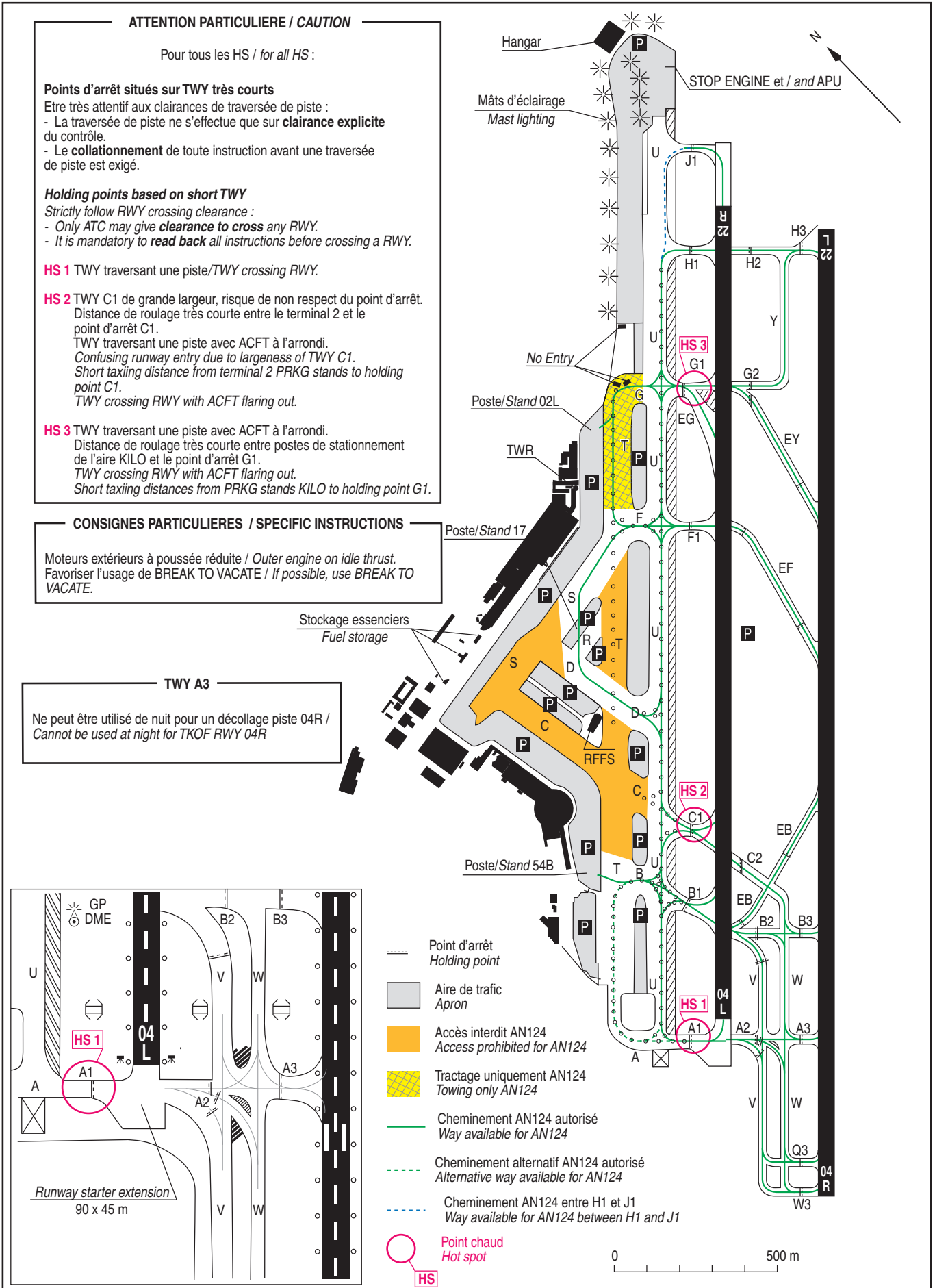
**NICE COTE D'AZUR**

*Ground movements B747-8*



**MOUVEMENTS A LA SURFACE AN124**  
*Ground movements AN124*

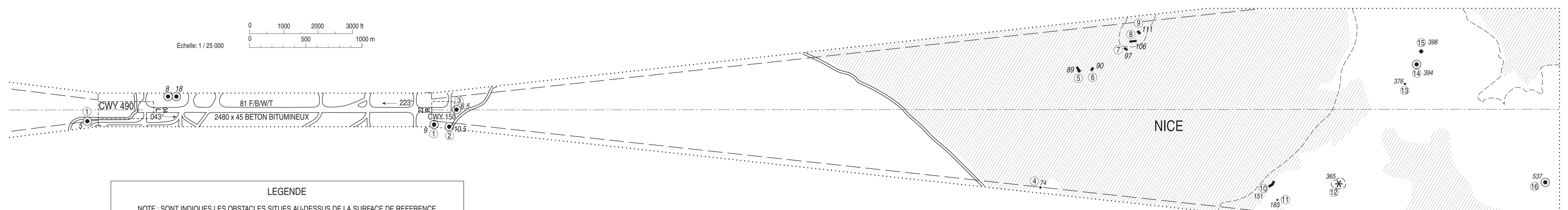
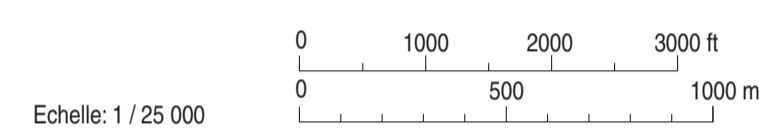
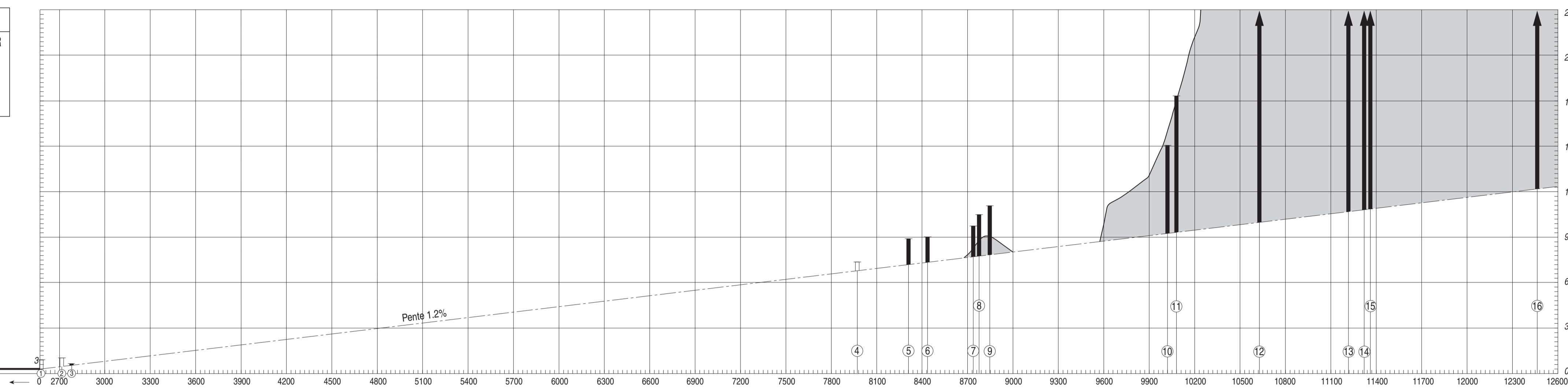
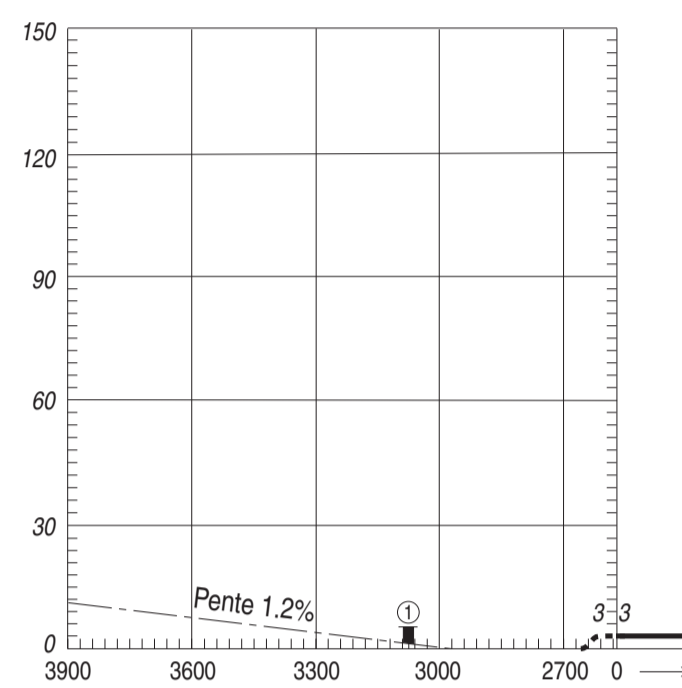
NICE COTE D'AZUR



VAR 2° E (15)

DIMENSIONS ET ALTITUDES  
EN METRES

DISTANCES DECLAREES		
RWY 04L		RWY 22R
2628	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	2480
2778	TODA - Distance de décollage utilisable	2970
2628	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	2480
2538	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	2480



LEGENDE	
NOTE : SONT INDIQUEES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE	
⑤	NUMERO D'IDENTIFICATION
* (X)	ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
●	MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
■	BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
▲	OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
■ (with 5)	OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
■ (with 5)	OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
---	TROUEE D'ENVOL
.....	ZONE DE RELEVÉ D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

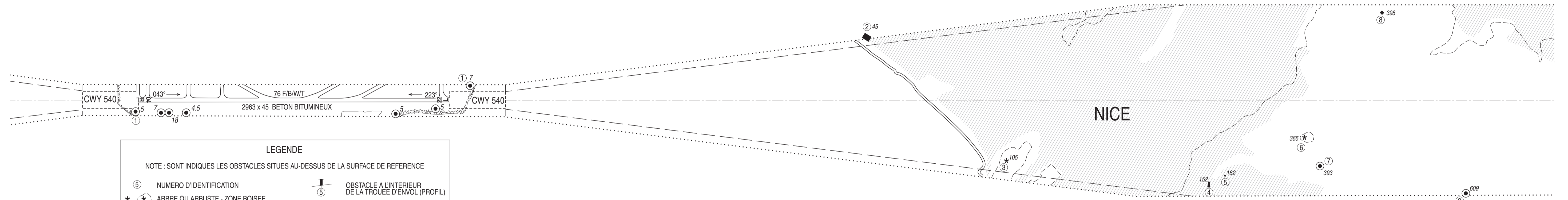
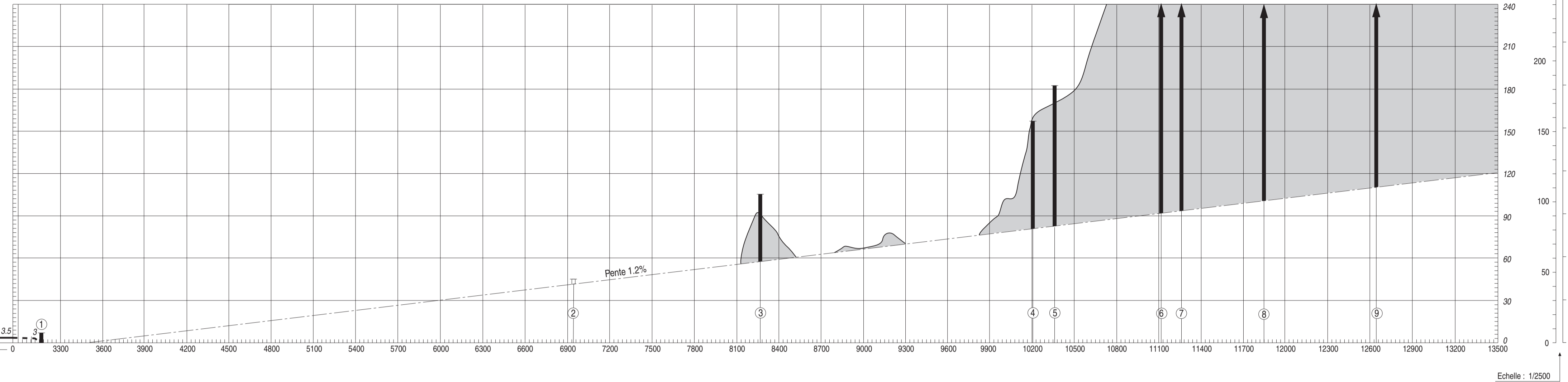
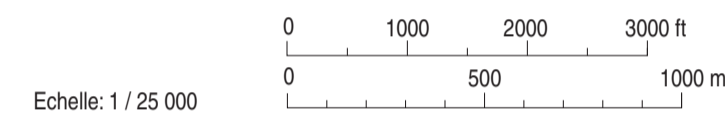
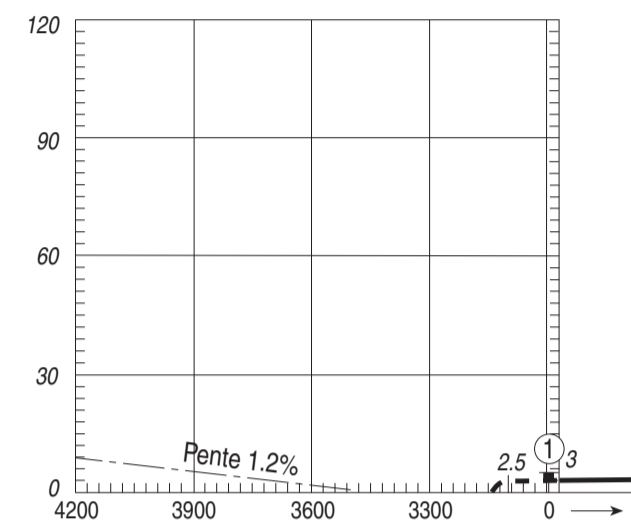
Levé exécuté en mai 2010  
Nivellement rattaché au N.G.F.



VAR 2°E (15)

DIMENSIONS ET ALTITUDES  
EN METRES

DISTANCES DECLAREES		
RWY 04R		RWY 22L
2963	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	2963
3503	TODA - Distance de décollage utilisable	3503
2963	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	2963
2963	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	2963



LEGENDE	
NOTE : SONT INDICUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE	
⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION	▬ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
* (★) ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE	▬ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
● MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...	--- TROUEE D'ENVOL
■ BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	..... ZONE DE RELEVÉ D'OBSTACLES
▲ OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)	

Levé exécuté en 1989  
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

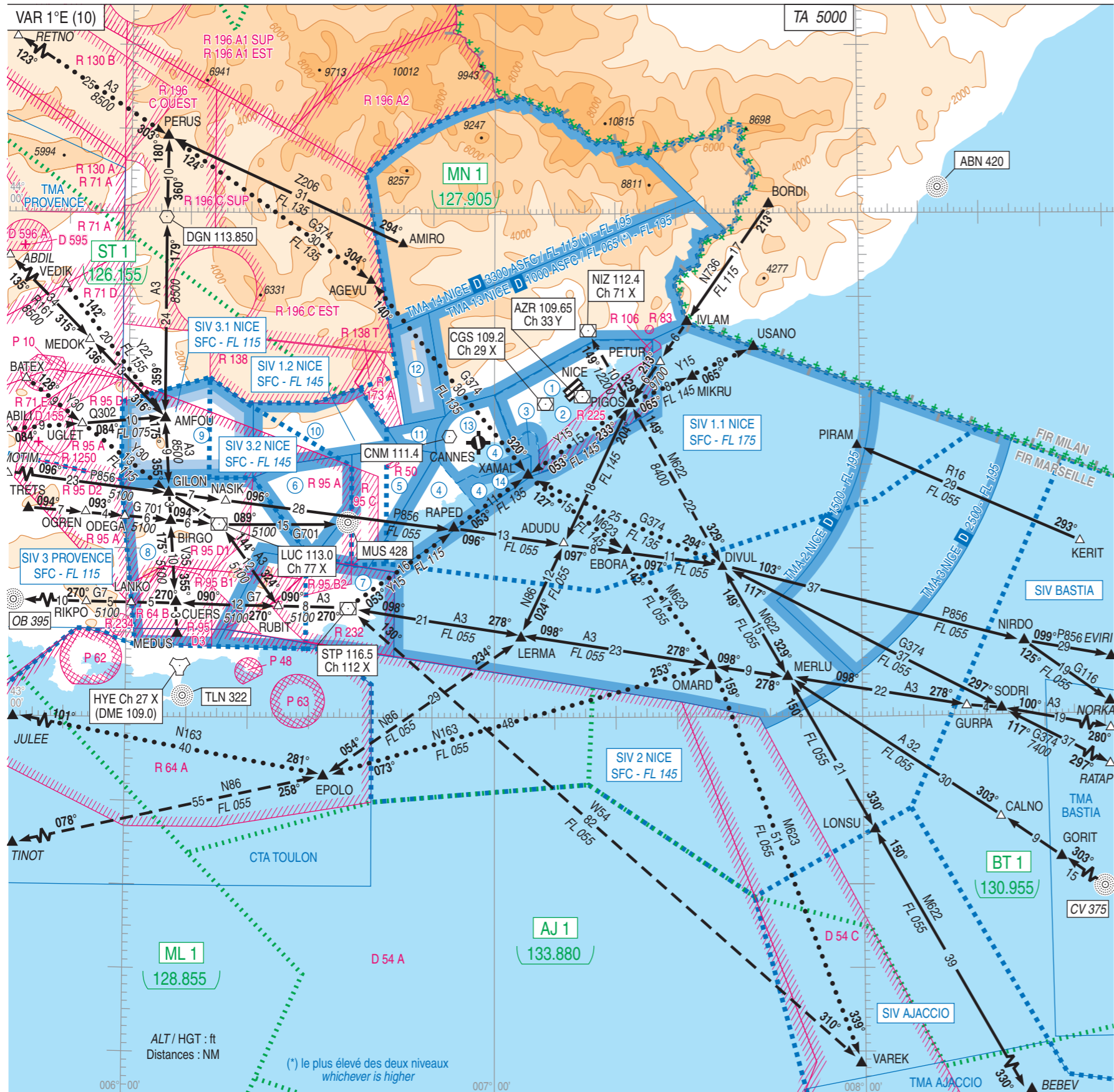


NICE COTE D'AZUR  
Carte régionale  
Area chart

ACC MARSEILLE Contrôle/Control Fréquences des secteurs/Sectors frequencies

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

..... RNAV5  
- - - - - Sur clearance du contrôle / On ATC clearance  
Transit FL < 150 non autorisé à l'exception des AWY G374 et M622.  
Transit FL < 150 non authorized except on AWY G374 and M622.

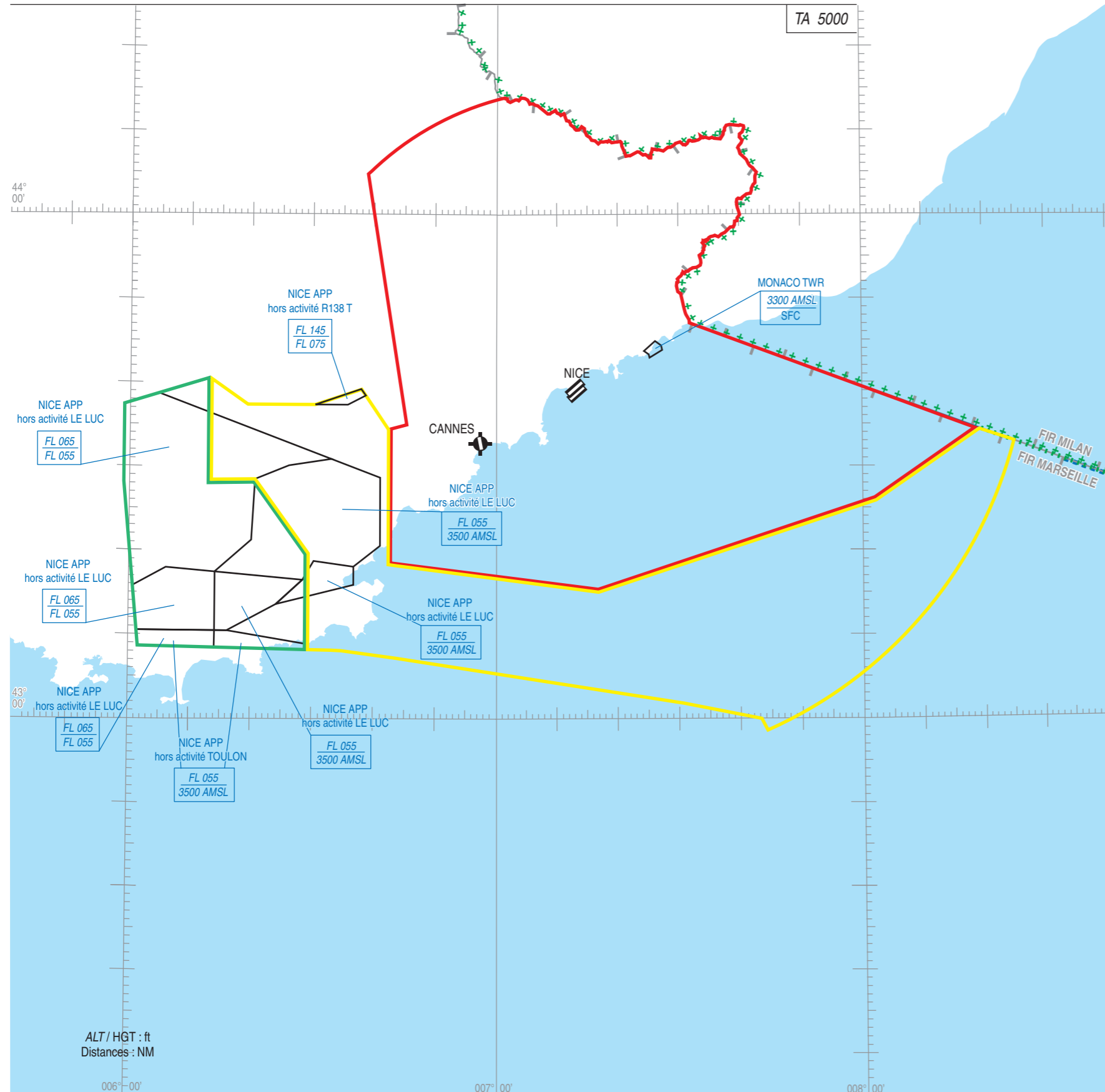


- ① TMA 1 NICE D FL 115 - FL 195  
C 3500 - FL 115
- ② CTR 1 NICE D SFC - 3500
- ③ CTR 2 NICE D 500 - 3500
- ④ TMA 4 NICE D FL 115 - FL 195  
C 2500 - FL 115
- ⑤ TMA 5 NICE D FL 115 - FL 195  
C 3500 - FL 115
- ⑥ TMA 6 NICE D FL 115 - FL 195  
C FL 055 - FL 115
- ⑦ TMA 7 NICE D 3500 - FL 195
- ⑧ TMA 8 NICE D FL 055 - FL 195
- ⑨ TMA 9 NICE D FL 095 - FL 195  
E FL 055 - FL 095
- ⑩ TMA 10 NICE D FL 075 - FL 195
- ⑪ TMA 11 NICE D FL 065 - FL 195
- ⑫ TMA 12 NICE D FL 095 - FL 195  
E 1000 ASFC / FL 065 (\*) - FL 095
- ⑬ CTR 1 CANNES D SFC - 2500
- ⑭ CTR 2 CANNES D 800 - 2500

(\*) le plus élevé des deux niveaux  
whichever is higher

**NICE COTE D'AZUR**  
Organismes gestionnaires en TMA NICE  
Managing authorities within NICE TMA

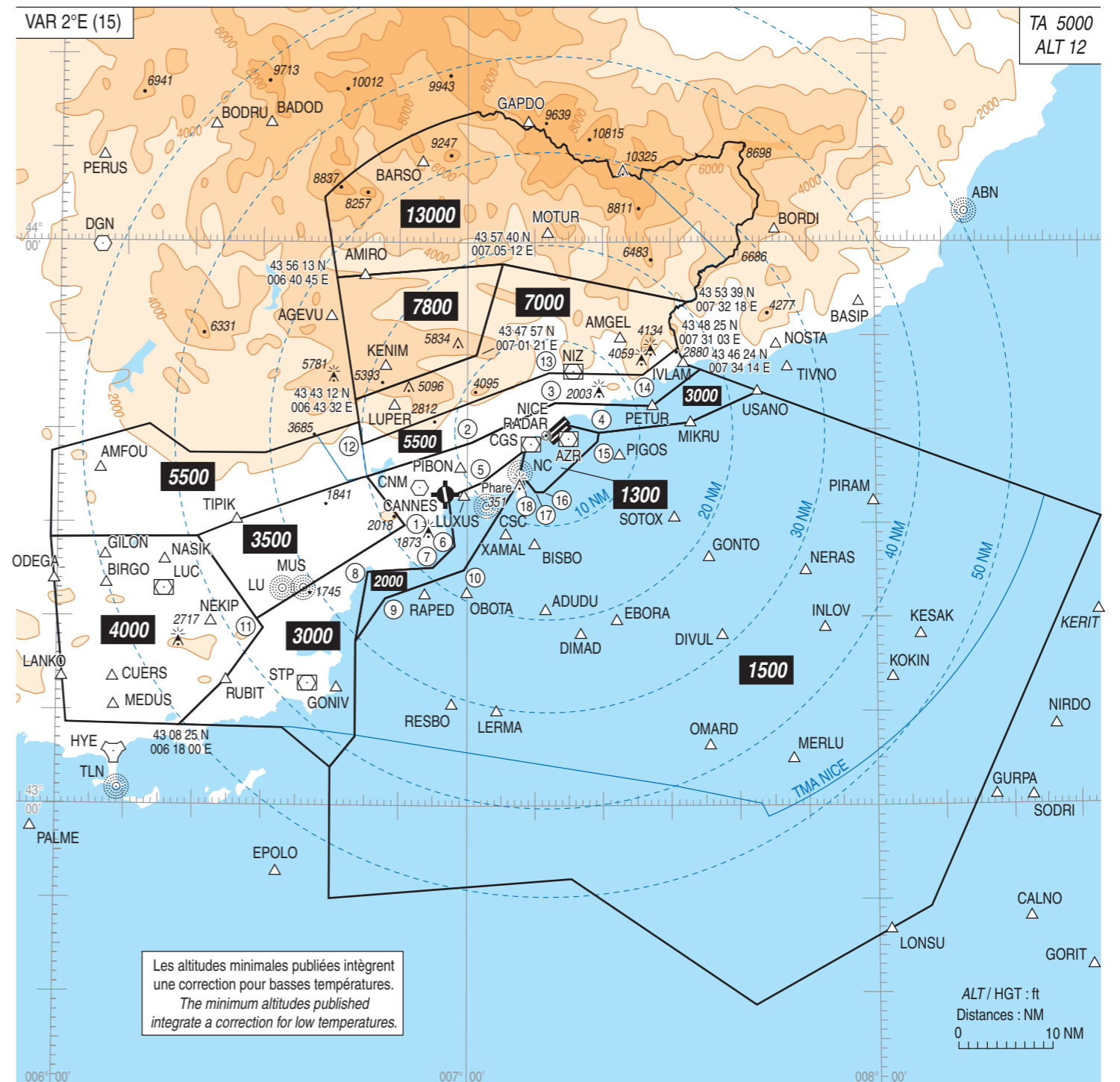
FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01



- Géré par NICE APP BLW FL 175 / Managed by NICE APP BLW FL 175  
Géré par MARSEILLE ACC BTN FL 175 and FL 195 / Managed by MARSEILLE ACC BTN FL 175 and FL 195
- Géré par NICE APP BLW FL 145 / Managed by NICE APP BLW FL 145  
Géré par MARSEILLE ACC BTN FL 145 and FL 195 / Managed by MARSEILLE ACC BTN FL 145 and FL 195
- Géré par NICE APP BLW FL 115 / Managed by NICE APP BLW FL 115  
Géré par MARSEILLE ACC BTN FL 115 et FL 195 / Managed by MARSEILLE ACC BTN FL 115 and FL 195

**NICE COTE D'AZUR**  
**Altitudes Minimales de Sécurité Radar**  
**Minimum Radar Safety Altitudes**

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01



① 43 29 48 N 006 50 50 E	⑦ 43 25 16 N 006 54 58 E	⑬ 43 45 46 N 007 12 00 E
② 43 38 36 N 007 00 36 E	⑧ 43 24 49 N 006 45 25 E	⑭ 43 45 33 N 007 25 50 E
③ 43 42 51 N 007 12 53 E	⑨ 43 22 00 N 006 48 00 E	⑮ 43 38 44.2 N 007 19 05.6 E
④ 43 39 40 N 007 19 17 E	⑩ 43 25 00 N 006 59 30 E	⑯ 43 33 19.7 N 007 11 09.8 E
⑤ 43 34 20 N 007 02 10 E	⑪ 43 19 47 N 006 29 13 E	⑰ 43 33 20 N 007 10 00 E
⑥ 43 27 33 N 006 58 08 E	⑫ 43 37 59 N 006 44 37.5 E	⑱ 43 35 05 N 007 08 06 E

DATA

NICE COTE D'AZUR

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Way-points / Procedures main fixes*

Identification	Coordonnées <i>Coordonnées</i>	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
AZR	REF AD2 LFMN.19		X	X	X
CGS	REF AD2 LFMN.19		X	X	X
CSC	REF AD2 LFMN.19		X	X	
LUC	REF Enr 4.1		X	X	X
MUS	REF Enr 4.1	X	X	X	X
NC	REF AD2 LFMN.19	X	X	X	X
NIZ	REF Enr 4.1	X	X	X	X
STP	REF Enr 4.1		X	X	

RW04L	43°39'08,57" N	007°12'17,38" E	X		X
RW04R	43°38'48,26" N	007°12'08,98" E	X		X

ABDIL	REF Enr 4.3	X		X	
ABLAK	REF Enr 4.3	X		X	
AMFOU	REF Enr 4.3	X	X	X	
AMGEL	REF Enr 4.3	X	X	X	
AMIRO	REF Enr 4.3	X	X	X	
BADOD	REF Enr 4.3	X	X	X	
IF BADPO	REF Enr 4.3	X			X
BARSO	REF Enr 4.3	X	X	X	
BASIP	REF Enr 4.3	X	X	X	
BIRGO	REF Enr 4.3		X	X	
IF BISBO	REF Enr 4.3	X	X		X
BODRU	REF Enr 4.3	X	X	X	
BORDI	REF Enr 4.3	X	X	X	
DOTIG	REF Enr 4.3	X		X	
EPOLO	REF Enr 4.3	X	X	X	
GAPDO	REF Enr 4.3	X		X	
GILON	REF Enr 4.3		X	X	
GIROL	REF Enr 4.3	X		X	
IRMAR	REF Enr 4.3	X	X	X	
KERIT	REF Enr 4.3	X	X	X	
KESAK	REF Enr 4.3	X	X	X	
LANKO	REF Enr 4.3	X		X	
IF LEMPU	REF Enr 4.3	X		X	X
LERMA	REF Enr 4.3	X	X	X	
LONSU	REF Enr 4.3	X	X	X	
MERLU	REF Enr 4.3	X	X	X	
MIKRU	REF Enr 4.3		X	X	
MOTUR	REF Enr 4.3		X	X	
IF NANAX	REF Enr 4.3	X			X
NERAS	REF Enr 4.3	X	X	X	X
NISAR	REF Enr 4.3	X		X	
OKTET	REF Enr 4.3	X	X	X	
OMARD	REF Enr 4.3	X	X	X	
PERUS	REF Enr 4.3	X	X	X	
PIRAM	REF Enr 4.3		X	X	
IF RAPOT	REF Enr 4.3	X			X
RESBO	REF Enr 4.3	X	X	X	
RUBAS	REF Enr 4.3	X	X	X	
RUBIT	REF Enr 4.3	X	X	X	
SODRI	REF Enr 4.3	X	X	X	
SOTOX	REF Enr 4.3	X			X
TIPIK	REF Enr 4.3	X		X	
TIVNO	REF Enr 4.3	X	X	X	
TURIL	REF Enr 4.3	X	X	X	
USANO	REF Enr 4.3	X	X	X	
VAREK	REF Enr 4.3	X	X	X	
VEDIG	REF Enr 4.3	X		X	
VEVAR	REF Enr 4.3	X		X	
XIRBI	REF Enr 4.3	X		X	



DATA

NICE COTE D'AZUR

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Way-points / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
	Coordinates					
DE22L	43°38'35,86" N	007°11'51,92" E	X		X	
DE22R	43°38'57,33" N	007°12'01,94" E	X		X	
DE04R	43°40'08,59" N	007°13'59,46" E	X		X	
DE04L	43°40'08,88" N	007°13'40,32" E	X		X	
MN044	43°35'55,3" N	007°20'31,5" E	X		X	
MN046	43°31'13,8" N	007°22'54,5" E	X		X	
MN048	43°30'23,5" N	007°18'19,3" E	X		X	
MN052	43°38'53,3" N	007°28'02,1" E	X		X	
MN054	43°38'59,8" N	007°34'55,4" E	X		X	
MN221	43°36'29,5" N	007°08'39,0" E	X		X	
MN222	43°36'20,5" N	007°08'46,1" E	X		X	
MN223	43°33'19,7" N	007°11'09,8" E	X		X	
MN224	43°30'08,4" N	007°09'59,3" E	X		X	
MN226	43°31'33,7" N	007°02'47,0" E	X		X	
MN228	43°38'27,9" N	007°01'03,1" E	X		X	
MN232	43°28'24,7" N	007°18'42,2" E	X		X	
MN234	43°23'51,3" N	007°13'07,0" E	X		X	
MN236	43°20'09,1" N	007°02'15,6" E	X		X	
MN238	43°14'00,9" N	007°12'10,9" E	X		X	
MN242	43°22'53,5" N	007°27'07,6" E	X		X	
MN244	43°07'49,0" N	007°22'38,1" E	X		X	
MN246	43°31'59,6" N	007°17'59,6" E	X		X	
MN248	43°33'57,7" N	007°25'24,5" E	X		X	
MN402	43°23'02,8" N	006°56'29,7" E	X			X
MN404	43°22'50,9" N	007°32'18,8" E	X			X
MN412	43°28'03,2" N	007°17'52,2" E	X			X
MN414	43°20'13,4" N	007°44'57,3" E	X			X
MN504	43°23'49,9" N	007°27'06,1" E	X			X
MN512	43°15'15,4" N	007°37'34,6" E	X			X
MN612	43°40'05,5" N	007°13'35,6" E	X			X
MN614	43°35'33,5" N	007°22'59,3" E	X			X
MN810	43°39'56,2" N	007°13'42,4" E	X			X
MN900	43°22'47,6" N	006°49'57,8" E	X			X
MN910	43°27'50,0" N	007°19'24,0" E	X			X
MN920	43°25'00,0" N	007°06'43,0" E	X			X
MN930	43°25'27,0" N	007°13'25,0" E	X			X
MN950	43°22'48,4" N	006°57'19,4" E	X			X
IF VOR A RWY 04L/04R	43°23'04,5" N	006°36'22,9" E		X		X
FAF VOR A RWY 04L/04R	43°30'38,9" N	007°09'31,7" E		X		X
FAF ILS RWY 04L 4000 ft	43°30'22,4" N	007°00'16,6" E		X		X
FAF ILS RWY 04R 4000 ft	43°29'45,1" N	007°00'32,4" E		X		X
FAF VOR B RWY 22L/22R	43°39'33,8" N	007°29'58,9" E		X		X
FAF VOR C RWY 22L/22R	43°39'59,5" N	007°29'20,5" E		X		X
FAF FN04L	43°30'22,4" N	007°00'16,6" E	X			X
←						
→	FAF FN04R	43°30'02,0" N	007°00'08,2" E	X		X
←	FAF FN04A	43°30'38,0" N	007°09'31,8" E	X		X
←						
FAF FN22D	43°36'33,8" N	007°26'04,2" E	X			X
MAPT MN04A	43°33'43,6" N	007°09'14,0" E	X			X
→	MAPT MN04R	43°38'18,5" N	007°11'28,1" E	X		X
MAPT MN04L	43°38'39,2" N	007°11'36,8" E	X			X
MAPT MN22D	43°40'00,5" N	007°19'18,4" E	X			X



**PRECODING INA RNAV (GNSS) BISBO (CDO) RWY 04L/04R**

INA RNAV (GNSS) BISBO (CDO) RWY 04L/04R													
RMK	Linked to FNA RNAV A RWY 04L/04R and VOR A RWY 04L/04R 1) GNSS or DME/DME										Ref NAV/VAID :-		
	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Nav Spec
INA AMGEL	IF	AMGEL	-	-	-	-	-	-	FL090	FL150	-	-	RNAV1 (1)
	TF	MN044	-	184	185.8	14.1	-	-	-	-	-	-	RNAV1 (1)
	TF	MN910	-	184	185.8	8.1	-	-	-	-	-	-	RNAV1 (1)
	TF	MN930	-	240	241.4	5.0	-	-	-	-	-	-	RNAV1 (1)
	TF	BISBO	-	309	311.1	3.5	-	-	3000	-	190	-	RNAV1 (1)
INA TIPIK	IF	TIPIK	-	-	-	-	-	-	FL100	FL160	-	-	RNAV1 (1)
	TF	MN920	-	098	99.8	30.1	-	-	4000	-	-	-	RNAV1 (1)
	TF	BISBO	-	038	39.4	3.5	-	-	3000	-	190	-	RNAV1 (1)

**PRECODING /INA RNAV (GNSS) LEMPU (CDO) RWY 04L**

INA RNAV (GNSS) LEMPU (CDO) RWY 04L													
RMK	Linked to FNA RNAV Z RWY 04L and RNAV Y RWY 04L and FNA ILS RWY 04L (1) GNSS or DME/DME										Ref NAVAID : -		
	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
INA AMGEL	IF	AMGEL	-	-	-	-	-	FL120	FL200	-	-	-	RNAV1 (1)
	TF	MN044	-	184	185.8	14.1	-	-	-	-	-	-	RNAV1 (1)
	TF	MN910	-	184	185.8	8.1	-	-	-	-	-	-	RNAV1 (1)
	TF	MN950	-	251	252.8	16.9	-	-	-	-	-	-	RNAV1 (1)
	TF	LEMPU	-	358	360.0	5.4	R	4000	-	200	-	-	RNAV1 (1)
INA TIPIK	IF	TIPIK	-	-	-	-	-	FL090	FL150	-	-	-	RNAV1 (1)
	TF	MN900	-	111	113.0	18.9	-	-	-	-	-	-	RNAV1 (1)
	TF	LEMPU	-	043	44.7	7.6	-	4000	-	200	-	-	RNAV1 (1)

FNA RNAV A (GNSS) RWY04												
RMK	MAG VAR 2015 1,7°E											REF NAVAID :-
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	NERAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
APCH	IF	BISBO	-	-	-	-	-	-	-	190	-	RNP APCH
	TF	FN04A	-	354	356,0	2,9	-	3000	3000	-	-	RNP APCH
	TF	MN04A	Yes	354	356,0	3,1	-	-	-	-	-3,0	RNP APCH
	DF	MN504	-	-	-	-	R	-	-	185	-	RNP APCH
	TF	MN512	-	137	138,2	11,5	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	NERAS	-	040	041,6	13,0	-	-	3000	-	-	RNP APCH

↑

FNA RNAV(GNSS) Y RWY04L														
RMK	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2015 1.7°E			REF NAV AID :-		
									MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)		Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
	HLDG	-	NERAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		IF	LEMPU	-	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	RNP APCH
		TF	FN04L	-	043	044.8	3.0	-	-	4000	4000	-	-	RNP APCH
		TF	MND4L	Yes	043	044.8	11.7	-	-	-	-	-3.0	-	RNP APCH
		TF	MNB12	Yes	043	045.0	2.0	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
		DF	MNB14	-	-	-	-	R	-	-	-	-	-	RNP APCH
		TF	NERAS	-	117	118.7	22	-	-	-	3000	-	-	RNP APCH

FNA RNAV(gnss) Z RWY04L												
RMK	MAG VAR 2015 1.7°E										REF NAV AID :-	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	NERAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FNA	IF	LEMPU	-	-	-	-	-	4000	-	200	-	RNP APCH
	TF	FND04L	-	043	044.8	3.0	-	4000	4000	-	-	RNP APCH
	TF	RWD04L	Yes	043	044.8	12.4	-	-	-	-	-3.0 / 15.0	RNP APCH
	TF	MN612	Yes	043	045.0	1.3	-	-	-	-	-	RNP APCH
	DF	MN614	-	-	-	-	R	-	-	200	-	RNP APCH
	TF	NERAS	-	117	118.7	22	-	-	3000	-	-	RNP APCH



## Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFMN
Runway	04
Runway Direction	3
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	Z
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E04A
LTP/FTP Latitude	433908,5700N
LTP/FTP Longitude	0071217,3800E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	52,0
FPAP Latitude	434005,4410N
Delta FPAP Latitude (seconds)	56,8710
FPAP Longitude	0071335,6020E
Delta FPAP Longitude (seconds)	78,2220
Threshold Crossing Height	15,00
TCH Units Selector	1
Glidepath Angle (degrees)	3,00
Course Width (metres)	105
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40
VAL (metres)	35

## Output data

Data Block	10 0E 0D 06 0C C4 D0 00 01 34 30 05 34 CB BB 12 C8 8B 17 03 08 16 4E BC 01 1C 63 02 2C 81 2C 01 64 00 C8 AF DD 96 E9 F3
Calculated CRC Value	DD 96 E9 F3

## Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	3,4
FPAP Orthometric Height (metres)	3,4

FNA RNAV(GNSS) Y RWY 04R													
RMK	Leg sequence	Path terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2015 1.7°E			REF NAV/D:- vertical angle TCH (m)	NAV Spec
									MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)		
	HLDG	-	NERAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	FNA	IF	RAPOT	-	-	-	-	-	-	4000	-	200	RNP APCH
		TF	FN04R	-	043	044.8	3.0	-	-	4000	-	-	RNP APCH
		TF	MN04R	Yes	043	044.8	11.7	-	-	-	-	-30	RNP APCH
		TF	MIN810	Yes	043	044.9	2.3	-	-	-	-	-	RNP APCH
		DF	MIN614	-	-	-	-	R	-	-	-	200	RNP APCH
		TF	NERAS	-	117	118.7	22.0	-	-	3000	-	-	RNP APCH

FNA RNAV (GNSS) Z RWY04R												
RMK	Leg sequence	Path terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2015 1.7°E			REF NAV AID :-
									MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	
	HLDG	-	NERAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	FNA	IF	RAPOT	-	-	-	-	-	-	4000	-	RNP APCH
		TF	FN04R	-	043	044,8	3,0	-	-	4000	-	RNP APCH
		TF	RW04R	Yes	043	044,8	12,4	-	-	-	-3,0° / 15,8	RNP APCH
		TF	MN810	Yes	043	044,9	1,6	-	-	-	-	RNP APCH
		DF	MN614	-	-	-	-	R	-	-	-	RNP APCH
		TF	NERAS	-	117	118,7	22,0	-	-	3000	-	RNP APCH

## Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFMN
Runway	04
Runway Direction	1
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	Z
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E04B
LTP/FTP Latitude	433848,2600N
LTP/FTP Longitude	0071208,9780E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	51,5
FPAP Latitude	433956,1890N
Delta FPAP Latitude (seconds)	67,9290
FPAP Longitude	0071342,3980E
Delta FPAP Longitude (seconds)	93,4200
Threshold Crossing Height	15,85
TCH Units Selector	1
Glidepath Angle (degrees)	3,00
Course Width (metres)	105
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40
VAL (metres)	35

## Output data

Data Block	10 0E 0D 06 0C 44 D0 00 02 34 30 05 88 2C BB 12 24 4A 17 03 03 16 B2 12 02 D8 D9 02 3D 81 2C 01 64 00 C8 AF 52 AE 82 EC
Calculated CRC Value	52 AE 82 EC

## Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	3,0
FPAP Orthometric Height (metres)	3,0

FNA RNAV D (GNSS) RWY22												
RMK	-	MAG VAR 2015					1,7°E		REF NAVD :-			
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	NERAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
APCH	IF	SOTOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	NANAX	-	348	349,8	5,0	-	-	-	200	-	RNP APCH
	TF	FN22D	-	303	305,1	3,0	-	3000	3000	-	-	RNP APCH
	TF	MN22D	Yes	303	305,1	6,0	-	-	-	-	-3,0	RNP APCH
	DF	MN412	-	-	-	-	L	-	-	185	-	RNP APCH
	TF	MN404	-	115	116,2	11,7	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	MN414	-	104	105,8	9,6	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	NERAS	-	033	034,9	5,8	-	-	3000	-	-	RNP APCH

↑

RNAV D (GNSS) RWY22													
RMK	Leg sequence	GNSS required		Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2015 1,7°E		REF NAV/D :-	
		Path Terminator	Path Terminator							MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)		MAX IAS (kt)
	<b>HLDG</b>			<b>NERAS</b>									
	INA NERAS	IF		NERAS	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1	
		TF		MN404	-	259	260,6	12,7	-	4000	-	RNP APCH	
		TF		SOTOX	-	348	350,1	7,2	-	-	-	RNP APCH	
	INA MUS	IF		NANAX	-	348	349,8	5,0	-	3000	200	RNP APCH	
		IF		MUS	-	-	-	-	-	FL80	-	RNAV 1	
		TF		MN402	-	088	090,0	14,7	-	-	5000	-	RNP APCH
	APCH	TF		MN404	-	088	090,0	26,1	-	4000	-	RNP APCH	
		TF		SOTOX	-	348	350,1	7,2	-	-	-	RNP APCH	
		IF		NANAX	-	348	349,8	5,0	-	3000	200	RNP APCH	
	APCH	IF		SOTOX	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH	
		TF		NANAX	-	348	349,8	5,0	-	-	200	-	RNP APCH
		TF		FN22D	-	303	305,1	3,0	-	3000	3000	-	RNP APCH
		TF		MN22D	Yes	303	305,1	6,0	-	-	-	-3,0	RNP APCH
		DF		MN412	-	-	-	-	L	-	-	185	RNP APCH
		TF		MN404	-	115	116,2	11,7	-	-	-	-	RNP APCH
	APCH	TF		MN414	-	104	105,8	9,6	-	-	-	-	RNP APCH
		TF		NERAS	-	033	034,9	5,8	-	-	3000	-	RNP APCH



## NICE COTE D'AZUR

## Fréquences / Frequencies

Avertissement : les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

*Warning: the frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work.*

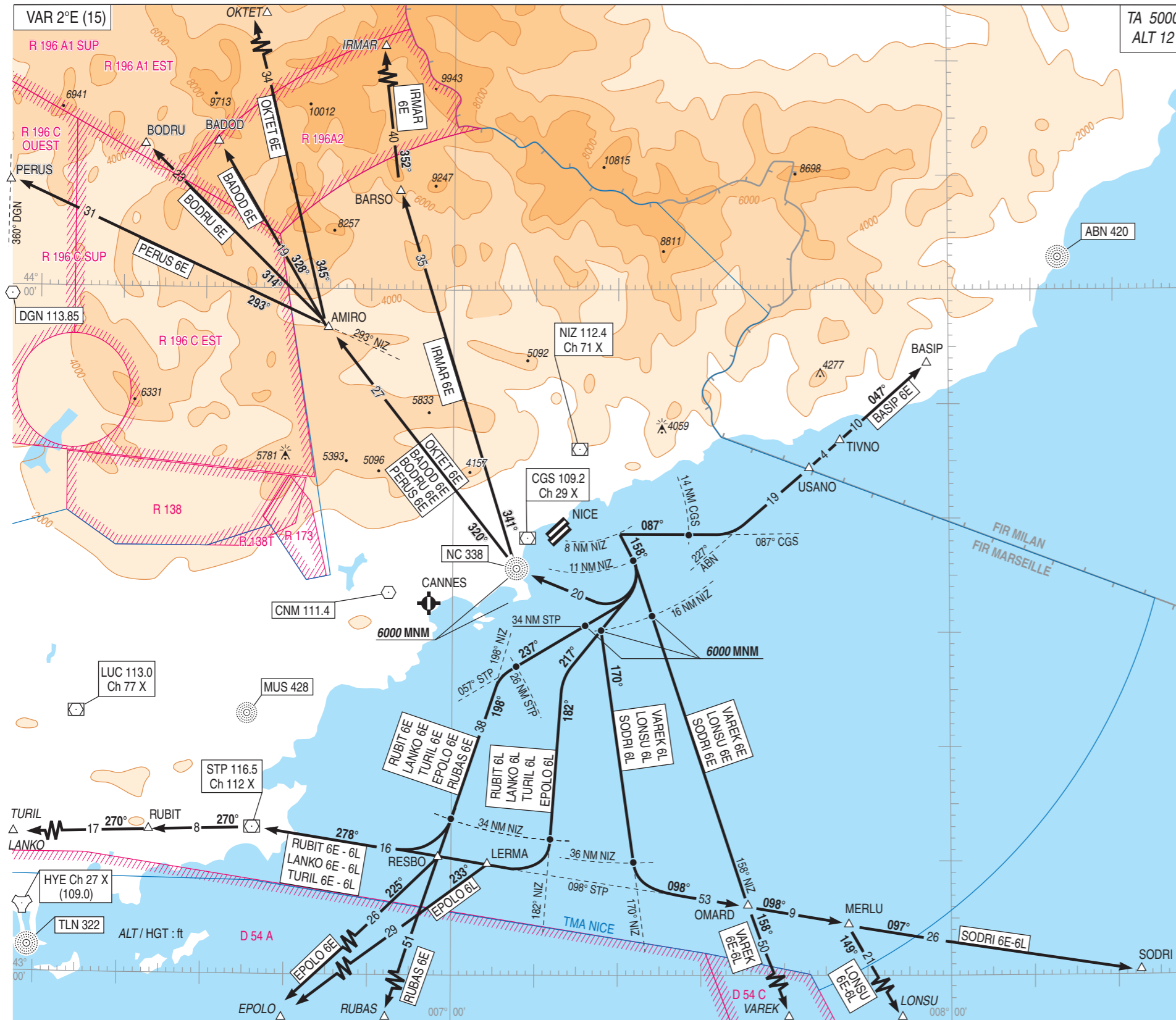
Une fréquence peut alors être remplacée par une autre des caractéristiques équivalentes.

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

ATIS NICE		129.605 (FR) - 136.580 (EN)
TWR NICE	Prévol / <i>Preflight</i>	121.780
	Sol / <i>Ground</i>	121.705
	Tour / <i>Tower</i>	118.7 - 123.15 (s)
APP NICE	Départ / <i>Departure</i>	130.830
	Arrivée / <i>Arrival</i>	
	- Ouest / <i>West</i> (MUS)	134.475 - 125.580 (s) - 128.205 (i)
	- Est / <i>East</i> (NERAS)	124.180 - 125.580 (s) - 128.205 (i)
Approche / <i>Approach</i>	ACFT à l'arrivée ou au départ de LFMD <i>ACFT on arrival or departure from LFMD</i>	120.655
	ACFT à l'arrivée ou au départ de LFMD <i>ACFT on arrival or departure from LFMD</i>	122.925

**NICE COTE D'AZUR  
SID RWY 04**  
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01



TA 5000  
ALT 12

**Panne de communications :**  
Afficher code 7600.  
Voir consignes particulières AD2 LFMN TEXT.

**Radiocommunication failure:**  
Set up code 7600.  
See particular instructions AD2 LFMN TEXT.

NICE COTE D'AZUR  
SID RWY 04

## Départ Omnidirectionnel :

Pour optimiser la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné ou le point de sortie de la TMA prévu au plan de vol.

## Clairance avant décollage:

A 400ft tourner à droite au cap "spécifié" en montée vers le niveau "assigné".

Le secteur défini de départ est compris entre le cap magnétique 105° et le cap magnétique 180°.

- **Nuisances** : appliquer les procédures moindre bruit (AD2 LFMN ENV).
- **Vitesse** : FL < 100 : IAS MAX 250 kt.
- **Pentes** : - ATS : Pente 7 % jusqu'au FL 100. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route.

(R) = Réacteurs/*Jets* - théorique de montée (\*) voir description des SID.

(H) = Hélices/*Propellers*

## Multidirectionnel departure:

To optimize the management of the departures, there is a published multidirectional departure which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID or the TMA exit point specified on FPL.

## Clearance before take-off:

At 400ft turn right on the given heading and climb to the assigned FL.

The defined departure sector is between MAG 105° and MAG 180°.

- **Nuisances** : comply with the low noise procedures (AD2 LFMN ENV).
- **Speed** : FL < 100: IAS MAX 250 kt.
- **Climb gradients** : - ATS: Climb gradient 7 % up to FL 100. In case of impossibility, the pilot must inform the ATC unit upon requesting the starting clearance.  
- theoretical climb gradient (\*) see SID description.



SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clairance	RMK
<b>BASIP 6E</b>	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ à gauche RDL 087° CGS (RM 087°). A gauche QDM 047° ABN (RM 047°) vers USANO, TIVNO puis BASIP. <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ to the left RDL 087° CGS (MAG 087°).</i> <i>To the left QDM 047 ABN (MAG 047°) to USANO, TIVNO then BASIP.</i>	FL 100 (R) FL 070 (H)	
<b>RUBIT 6L</b> réservé hélices <i>reserved for propellers</i> RFL < 115  Réservé/reserved destination LFTH	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ RDL 158° NIZ (RM 158°). A D11 NIZ à droite RM 217°. A gauche RDL 182° NIZ (RM 182°). A D34 NIZ à droite RDL 098° STP (RM 278°) vers LERMA puis STP A STP à gauche RDL 270° STP (RM270°) vers RUBIT. <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ RDL 158° NIZ (MAG 158°).</i> <i>At D11 NIZ to the right MAG 217°.</i> <i>To the left RDL 182° NIZ (MAG 182°).</i> <i>At D34 NIZ to the right RDL 098° STP (MAG 278°) to LERMA then STP</i> <i>At STP to the left RDL 270° STP (MAG 270°) to RUBIT</i>	FL 070 (H)	6000 MNM à D16 NIZ  6000 MNM at D16 NIZ
<b>LANKO 6L</b> réservé hélices  RFL < 195  <i>reserved for propellers</i>  RFL < 195	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ RDL 158° NIZ (RM 158°). A D11 NIZ à droite RM 217°. A gauche RDL 182° NIZ (RM 182°). A D34 NIZ à droite RDL 098° STP (RM 278°) vers LERMA puis STP A STP à gauche RDL 270° STP (RM270°) vers LANKO. <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ RDL 158° NIZ (MAG 158°).</i> <i>At D11 NIZ to the right MAG 217°.</i> <i>To the left RDL 182° NIZ (MAG 182°).</i> <i>At D34 NIZ to the right RDL 098° STP (MAG 278°) to LERMA then STP</i> <i>At STP to the left RDL 270° STP (MAG 270°) to LANKO.</i>	FL 070 (H)	6000 MNM à D16 NIZ  6000 MNM at D16 NIZ
<b>LONSU 6E</b> réservé réacteurs    <i>reserved for jets</i>	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ RDL 158° NIZ (RM 158°) vers OMARD. A OMARD, à gauche RDL 098° STP (RM 098°) vers MERLU. A MERLU, à droite RDL 149° NIZ (RM 149°) vers LONSU. <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ RDL 158° NIZ (MAG 158°) to OMARD.</i> <i>At OMARD, to the left RDL 098° STP (MAG 098°) to MERLU.</i> <i>At MERLU, to the right RDL 149° NIZ (MAG 149°) to LONSU.</i>	FL 100 (R)	6000 MNM à D16 NIZ  6000 MNM at D16 NIZ

NICE COTE D'AZUR  
SID RWY 04

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>LONSU 6L</b> réservé hélices  <i>reserved for propellers</i>	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ RDL 158° NIZ (RM 158°). A D11 NIZ à droite RM 217°. A gauche RDL 170° NIZ (RM 170°). A D36 NIZ à gauche RDL 098° STP (RM 098°) vers OMARD puis MERLU. A MERLU, à droite RDL 149° NIZ (RM 149°) vers LONSU. <i>At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ RDL 158° NIZ (MAG 158°). At D11 NIZ to the right MAG 217°. To the left RDL 170° NIZ (MAG 170°). At D36 NIZ to the left RDL 098° STP (MAG 098°) to OMARD then MERLU. At MERLU, to the right RDL 149° NIZ (MAG 149°) to LONSU.</i>	FL 070 (H)	6000 MNM à D16 NIZ  <i>6000 MNM at D16 NIZ</i>
<b>SODRI 6E</b> réservé réacteurs  <i>reserved for jets</i>	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ RDL 158° NIZ (RM 158°) vers OMARD. A OMARD à gauche RDL 098° STP (RM 098°) vers MERLU puis SODRI. <i>At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ RDL 158° NIZ (MAG 158°) to OMARD. At OMARD to the left RDL 098° STP (MAG 098°) to MERLU then SODRI.</i>	FL 100 (R)	6000 MNM à D16 NIZ  <i>6000 MNM at D16 NIZ</i>
<b>VAREK 6E</b> réservé réacteurs <i>reserved for jets</i>	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ RDL 158° NIZ (RM 158°) vers OMARD puis VAREK. <i>At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ RDL 158° NIZ (MAG 158°) to OMARD then VAREK.</i>	FL 100 (R)	6000 MNM à D16 NIZ  <i>6000 MNM at D16 NIZ</i>
<b>VAREK 6L</b> réservé hélices  <i>reserved for propellers</i>	A 400 AAL à droite RM 138° A D8 NIZ RDL 158° NIZ (RM 158°) A D11 NIZ à droite RM 217° A gauche RDL 170° NIZ (RM 170°) A D36 NIZ à gauche RDL 098° STP (RM 098°) vers OMARD A OMARD à droite RDL 158° NIZ (RM 158°) vers VAREK. <i>At 400 AAL to the right MAG 138° At D8 NIZ RDL 158° NIZ (MAG 158°) At D11 NIZ to the right MAG 217° To the left RDL 170° NIZ (MAG 170°) At D36 NIZ to the left RDL 098° STP (MAG 098°) to OMARD At OMARD to the right RDL 158° NIZ (MAG 158°) to VAREK.</i>	FL 070 (H)	6000 MNM à D16 NIZ  <i>6000 MNM at D16 NIZ</i>
<b>SODRI 6L</b> réservé hélices  <i>reserved for propellers</i>	A 400 AAL à droite RM 138° A D8 NIZ RDL 158° NIZ (RM 158°) A D11 NIZ à droite RM 217° A gauche RDL 170° NIZ (RM 170°) A D36 NIZ à gauche RDL 098° STP (RM 098°) vers OMARD, puis MERLU A MERLU RDL 097° STP (RM 097°) vers SODRI. <i>At 400 AAL to the right MAG 138° At D8 NIZ RDL 158° NIZ (MAG 158°) At D11 NIZ to the right MAG 217° To the left RDL 170° NIZ (MAG 170°) At D36 NIZ to the left RDL 098° STP (MAG 098°) to OMARD, then MERLU At MERLU RDL 097° STP (MAG 097°) to SODRI.</i>	FL 070 (H)	6000 MNM à D16 NIZ  <i>6000 MNM at D16 NIZ</i>
<b>RUBAS 6E</b> réservé réacteurs  RFL > FL 195  <i>reserved for jets</i>	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ RDL 158° NIZ (RM 158°) A D11 NIZ à droite RDL 057° STP (RM 237°) A D26 STP à gauche RDL 198° NIZ (RM 198°) vers RUBAS. <i>At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ RDL 158° NIZ (MAG 158°) At D11 NIZ to the right RDL 057° STP (MAG 237°) At D26 STP to the left RDL 198° NIZ (MAG 198°) to RUBAS.</i>	FL 100 (R)	6000 MNM à D34 STP  <i>6000 MNM at D34 STP</i>

NICE COTE D'AZUR  
SID RWY 04

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>RUBIT 6E</b> réservé réacteurs RFL < 115 <i>reserved for jets</i>  Réservé/reserved destination LFTH	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ RDL 158° NIZ (RM 158°) A D26 STP à gauche RDL 198° NIZ (RM 198°) A D34 NIZ à droite RDL 098° STP (RM 278°) A STP à gauche RDL 270° STP (RM 270°) vers RUBIT. At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ RDL 158° NIZ (MAG 158°) At D11 NIZ to the right RDL 057° STP (MAG 237°) At D26 STP to the left RDL 198° NIZ (MAG 198°) At D34 NIZ to the right RDL 098° STP (MAG 278°) At STP to the left RDL 270° STP (MAG 270°) to RUBIT.	FL 100 (R)	6000 MNM à D34 STP  6000 MNM at D34 STP
<b>LANKO 6E</b> réservé réacteurs  RFL < 195  <i>reserved for jets</i>	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ RDL 158° NIZ (RM 158°) A D11 NIZ à droite RDL 057° STP (RM 237°) A D26 STP à gauche RDL 198° NIZ (RM 198°) A D34 NIZ à droite RDL 098° STP (RM 278°). A STP à gauche RDL 270° STP (RM 270°) vers LANKO. At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ RDL 158° NIZ (MAG 158°) At D11 NIZ to the right RDL 057° STP (MAG 237°) At D26 STP to the left RDL 198° NIZ (MAG 198°) At D34 NIZ to the right RDL 098° STP (MAG 278°). At STP to the left RDL 270° STP (MAG 270°) to LANKO.	FL 100 (R)	6000 MNM à D34 STP  6000 MNM at D34 STP
<b>PERUS 6E</b> RFL > 135	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ à droite RDL 158° NIZ (RM 158°) A D11 NIZ à droite vers NC A NC QDR 320° NC (RM 320°) A AMIRO à gauche RDL 293° NIZ (RM 293°) vers PERUS. Abstraction faite des pentes théoriques initiales (voir AD2 LFMN INI 1) : Pente théorique de montée : 4,5 % déterminée par relief "Cime du Cheiron" 5833 ft. At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ to the right RDL 158° NIZ (MAG 158°) At D11 NIZ to the right to NC At NC QDR 320° NC (MAG 320°) At AMIRO to the left RDL 293° NIZ (MAG 293°) to PERUS. Besides initial theoretical climb gradients (see AD2 LFMN INI 1): Theoretical climb gradient 4.5 % specified by relief "Cime du Cheiron" 5833 ft.	FL 130	6000 MNM à NC  6000 MNM at NC
<b>BODRU 6E</b> RFL > 195	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ à droite RDL 158° NIZ (RM 158°) A D11 NIZ à droite vers NC A NC QDR 320° NC (RM 320°) A AMIRO route RNAV 314° vers BODRU. Abstraction faite des pentes théoriques initiales (voir AD2 LFMN INI 1) : Pente théorique de montée : 4,5 % déterminée par relief "Cime du Cheiron" 5833 ft. At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ to the right RDL 158° NIZ (MAG 158°) At D11 NIZ to the right to NC At NC QDR 320° NC (MAG 320°) At AMIRO RNAV track 314° to BODRU. Besides initial theoretical climb gradients (see AD2 LFMN INI 1): Theoretical climb gradient 4.5 % specified by relief "Cime du Cheiron" 5833 ft.	FL 130	6000 MNM à NC  6000 MNM at NC
<b>BADOD 6E</b> RFL > 195	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ à droite RDL 158° NIZ (RM 158°) A D11 NIZ à droite vers NC A NC QDR 320° NC (RM 320°) vers AMIRO A AMIRO route RNAV 328° vers BADOD. Abstraction faite des pentes théoriques initiales (voir AD2 LFMN INI 1) : Pente théorique de montée : 4,5 % déterminée par relief "Cime du Cheiron" 5833 ft. At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ to the right RDL 158° NIZ (MAG 158°) At D11 NIZ to the right to NC At NC QDR 320° NC (MAG 320°) to AMIRO At AMIRO to RNAV track 328° to BADOD. Besides initial theoretical climb gradients (see AD2 LFMN INI 1): Theoretical climb gradient 4.5% specified by relief "Cime du Cheiron" 5833 ft.	FL 130	6000 MNM à NC  6000 MNM at NC
<b>OKTET 6E</b> RFL > 195	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ à droite RDL 158° NIZ (RM 158°) A D11 NIZ à droite vers NC A NC QDR 320° NC (RM 320°) A AMIRO à droite RDL 345° CNM (RM 345°) vers OKTET. Abstraction faite des pentes théoriques initiales (voir AD2 LFMN INI 1) : Pente théorique de montée : 4,5 % déterminée par relief "Cime du Cheiron" 5833 ft. At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ to the right RDL 158° NIZ (MAG 158°) At D11 NIZ to the right to NC At NC QDR 320° NC (MAG 320°) At AMIRO to the right RDL 345° CNM (MAG 345°) to OKTET. Besides initial theoretical climb gradients (see AD2 LFMN INI 1): Theoretical climb gradient 4.5 % specified by relief "Cime du Cheiron" 5833 ft.	FL 130	6000 MNM à NC  6000 MNM at NC



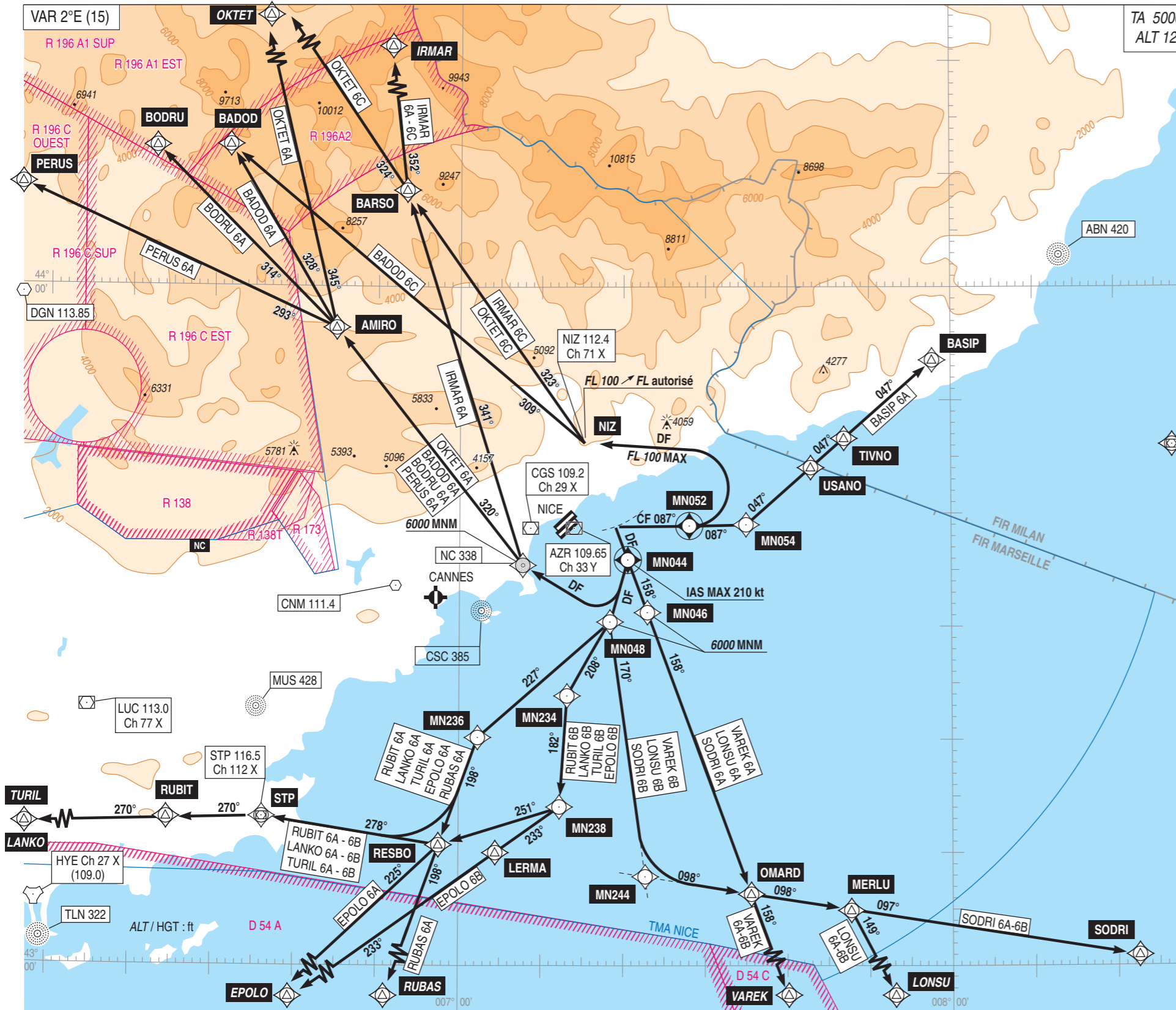




**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 04 L / R**  
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

RNAV1  
GNSS ou/ou DME/DME\*  
\*(IRU requis/required)



**Panne de communications :**  
Afficher code 7600.  
Voir consignes particulières AD2 LFMN TEXT.

**Radiocommunication failure:**  
Set up code 7600.  
See particular instructions AD2 LFMN TEXT.

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 04 L/R**  
Codage proposé / Proposed coding

NICE COTE D'AZUR SID RNAV RWY 04L/R										
Codage proposé / Proposed coding										
Indicator		BASIP 6A					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) FA or VA acceptable					2) GNSS or DME/DME/IRU				
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0		L				RNAV1 (2)
CF	MN054		087	089.0						RNAV1 (2)
TF	USANO		047	048.6	7.6					RNAV1 (2)
TF	TIVNO		047	048.5	4					RNAV1 (2)
TF	BASIP		047	048.6	10.3					RNAV1 (2)

NICE COTE D'AZUR SID RNAV RWY 04L/R										
Codage proposé / Proposed coding										
Indicator		SODRI 6A					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) FA or VA acceptable					2) GNSS or DME/DME/IRU				
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
TF	MN046		158	159.7	5		6000			RNAV1 (2)
TF	OMARD		158	159.7	26.6					RNAV1 (2)
TF	MERLU		098	099.4	9					RNAV1 (2)
TF	SODRI		097	098.8	25.8					RNAV1 (2)

NICE COTE D'AZUR SID RNAV RWY 04L/R										
Codage proposé / Proposed coding										
Indicator		SODRI 6B					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) FA or VA acceptable					2) GNSS or DME/DME/IRU				
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
DF	MN048						6000			RNAV1 (2)
TF	MN244		170	172.0	22.8					RNAV1 (2)
TF	OMARD		098	099.2	9.5					RNAV1 (2)
TF	MERLU		098	099.4	9					RNAV1 (2)
TF	SODRI		097	098.8	25.8					RNAV1 (2)

NICE COTE D'AZUR SID RNAV RWY 04L/R										
Codage proposé / Proposed coding										
Indicator		LONSU 6A					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) FA or VA acceptable					2) GNSS or DME/DME/IRU				
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
TF	MN046		158	159.7	5		6000			RNAV1 (2)
TF	OMARD		158	159.7	26.6					RNAV1 (2)
TF	MERLU		098	099.4	9					RNAV1 (2)
TF	LONSU		149	150.7	20.8					RNAV1 (2)

NICE COTE D'AZUR SID RNAV RWY 04L/R										
Codage proposé / Proposed coding										
Indicator		LONSU 6B					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) FA or VA acceptable					2) GNSS or DME/DME/IRU				
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
DF	MN048						6000			RNAV1 (2)
TF	MN244		170	172.0	22.8					RNAV1 (2)
TF	OMARD		098	099.2	9.5					RNAV1 (2)
TF	MERLU		098	099.4	9					RNAV1 (2)
TF	LONSU		149	150.7	20.8					RNAV1 (2)

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 04 L/R**  
Codage proposé / Proposed coding

Indicator		VAREK 6A						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK	1) FA or VA acceptable 2) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
TF	MN046		158	159.7	5		6000			RNAV1 (2)
TF	OMARD		158	159.7	26.6					RNAV1 (2)
TF	VAREK		158	159.9	50.5					RNAV1 (2)

Indicator		VAREK 6B						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK	1) FA or VA acceptable 2) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
DF	MN048						6000			RNAV1 (2)
TF	MN244		170	172.0	22.8					RNAV1 (2)
TF	OMARD		098	099.2	9.5					RNAV1 (2)
TF	VAREK		158	159.9	50.5					RNAV1 (2)

Indicator		RUBAS 6A						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK	1) FA or VA acceptable 2) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
DF	MN048						6000			RNAV1 (2)
TF	MN236		227	228.9	15.6					RNAV1 (2)
TF	RESBO		198	199.8	10.1					RNAV1 (2)
TF	RUBAS		198	199.9	51					RNAV1 (2)

Indicator		EPOLO 6A						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK	1) FA or VA acceptable 2) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
DF	MN048						6000			RNAV1 (2)
TF	MN236		227	228.9	15.6					RNAV1 (2)
TF	RESBO		198	199.8	10.1					RNAV1 (2)
TF	EPOLO		225	226.8	25.7					RNAV1 (2)

Indicator		EPOLO 6B						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK	1) FA or VA acceptable 2) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
DF	MN048						6000			RNAV1 (2)
TF	MN234		208	210.1	7.6					RNAV1 (2)
TF	MN238		182	184.0	9.9					RNAV1 (2)
TF	LERMA		233	234.6	7					RNAV1 (2)
TF	EPOLO		233	234.5	29.1					RNAV1 (2)

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 04 L/R**  
Codage proposé / Proposed coding

Indicator		RUBIT 6A						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK			1) FA or VA acceptable			2) GNSS or DME/DME/IRU				
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
DF	MN048						6000			RNAV1 (2)
TF	MN236		227	228.9	15.6					RNAV1 (2)
TF	RESBO		198	199.8	10.1					RNAV1 (2)
TF	STP		278	279.3	15.9					RNAV1 (2)
TF	RUBIT		270	271.2	8.3					RNAV1 (2)

Indicator		RUBIT 6B						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK			1) FA or VA acceptable			2) GNSS or DME/DME/IRU				
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
DF	MN048						6000			RNAV1 (2)
TF	MN234		208	210.1	7.6					RNAV1 (2)
TF	MN238		182	184.0	9.9					RNAV1 (2)
TF	RESBO		251	252.5	11.2					RNAV1 (2)
TF	STP		278	279.3	15.9					RNAV1 (2)
TF	RUBIT		270	271.2	8.3					RNAV1 (2)

Indicator		LANKO 6A						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK			1) FA or VA acceptable			2) GNSS or DME/DME/IRU				
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
DF	MN048						6000			RNAV1 (2)
TF	MN236		227	228.9	15.6					RNAV1 (2)
TF	RESBO		198	199.8	10.1					RNAV1 (2)
TF	STP		278	279.3	15.9					RNAV1 (2)
TF	LANKO		270	271.2	25.8					RNAV1 (2)

Indicator		LANKO 6B						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK			1) FA or VA acceptable			2) GNSS or DME/DME/IRU				
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
DF	MN048						6000			RNAV1 (2)
TF	MN234		208	210.1	7.6					RNAV1 (2)
TF	MN238		182	184.0	9.9					RNAV1 (2)
TF	RESBO		251	252.5	11.2					RNAV1 (2)
TF	STP		278	279.3	15.9					RNAV1 (2)
TF	LANKO		270	271.2	25.8					RNAV1 (2)

Indicator		TURIL 6A						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK			1) FA or VA acceptable			2) GNSS or DME/DME/IRU				
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
DF	MN048						6000			RNAV1 (2)
TF	MN236		227	228.9	15.6					RNAV1 (2)
TF	RESBO		198	199.8	10.1					RNAV1 (2)
TF	STP		278	279.3	15.9					RNAV1 (2)
TF	TURIL		270	271.2	25.4					RNAV1 (2)

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 04 L/R**  
Codage proposé / Proposed coding

Indicator		TURIL 6B						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK	1) FA or VA acceptable 2) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y							210	RNAV1 (2)
DF	MN048						6000			RNAV1 (2)
TF	MN234		208	210.1	7.6					RNAV1 (2)
TF	MN238		182	184.0	9.9					RNAV1 (2)
TF	RESBO		251	252.5	11.2					RNAV1 (2)
TF	STP		278	279.3	15.9					RNAV1 (2)
TF	TURIL		270	271.2	25.4					RNAV1 (2)

Indicator		PERUS 6A						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK	1) FA or VA acceptable 2) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y				R			210	RNAV1 (2)
DF	NC						6000			RNAV1 (2)
TF	AMIRO		320	321.9	26.8					RNAV1 (2)
TF	PERUS		293	294.8	30.7					RNAV1 (2)

Indicator		BODRU 6A						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK	1) FA or VA acceptable 2) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y				R			210	RNAV1 (2)
DF	NC						6000			RNAV1 (2)
TF	AMIRO		320	321.9	26.8					RNAV1 (2)
TF	BODRU		314	315.2	22.7					RNAV1 (2)

Indicator		BADOD 6A						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK	1) FA or VA acceptable 2) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
DF	MN044	Y				R			210	RNAV1 (2)
DF	NC						6000			RNAV1 (2)
TF	AMIRO		320	321.9	26.8					RNAV1 (2)
TF	BADOD		328	329.8	18.9					RNAV1 (2)

Indicator		BADOD 6C						Dec MAG 2015 1.7 E		
RMK	1) FA or VA acceptable 2) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
CD	D8 NIZ		138	140.0		L				RNAV1 (2)
CF	MN052	Y	087	089.0		L				RNAV1 (2)
DF	NIZ							FL100		RNAV1 (2)
TF	BADOD		309	310.4	41.2					RNAV1 (2)



**NICE COTE D'AZUR**  
SID RNAV RWY 04L/R  
Codage proposé / Proposed coding

Indicator			OKTET 6A				Dec MAG 2015 1.7 E				
RMK	Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
	CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
	CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
	DF	MN044	Y				R			210	RNAV1 (2)
	DF	NC						6000			RNAV1 (2)
	TF	AMIRO		320	321.9	26.8					RNAV1 (2)
	TF	OKTET		345	346.8	33.5					RNAV1 (2)

Indicator			OKTET 6C				Dec MAG 2015 1.7 E				
RMK	Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
	CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
	CD	D8 NIZ		138	140.0		L				RNAV1 (2)
	CF	MN052	Y	087	089.0		L				RNAV1 (2)
	DF	NIZ							FL100		RNAV1 (2)
	TF	BARSO		323	324.9	27.4					RNAV1 (2)
	TF	OKTET		324	326.1	24.7					RNAV1 (2)

Indicator			IRMAR 6A				Dec MAG 2015 1.7 E				
RMK	Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
	CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
	CD	D8 NIZ		138	140.0						RNAV1 (2)
	DF	MN044	Y				R			210	RNAV1 (2)
	DF	NC						6000			RNAV1 (2)
	TF	BARSO		341	342.7	34.8					RNAV1 (2)
	TF	IRMAR		352	353.8	39.6					RNAV1 (2)

Indicator			IRMAR 6C				Dec MAG 2015 1.7 E				
RMK	Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
	CA (1)			043	045.0		R	412			RNAV1 (2)
	CD	D8 NIZ		138	140.0		L				RNAV1 (2)
	CF	MN052	Y	087	089.0		L				RNAV1 (2)
	DF	NIZ							FL100		RNAV1 (2)
	TF	BARSO		323	324.9	27.4					RNAV1 (2)
	TF	IRMAR		352	353.8	39.6					RNAV1 (2)

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 04 L/R**  
(Protégés pour CAT A, B, C, D / Protected for CAT A, B, C, D)

**Départ Omnidirectionnel :**

Pour optimiser la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné ou le point de sortie de la TMA prévu au plan de vol.

**Clairance avant décollage:**

A 400ft tourner à droite au cap "spécifié" en montée vers le niveau "assigné".

Le secteur défini de départ est compris entre le cap magnétique 105° et le cap magnétique 180°.

- Nuisances : appliquer les procédures moindre bruit (AD2 LFMN ENV).

- Vitesse : FL < 100 : IAS MAX 250 kt.

- Pentes : - ATS : Pente 7% jusqu'au FL 100. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route.

- théorique de montée (\*) voir description des SID.

- Protégés pour senseur GNSS ou DME/DME (IRU requis)

(R) = Réacteurs/Jets

(H) = Hélices/Propellers

Les waypoints soulignés sont des WP « à survoler ». / Underlined waypoints are « flyover » WP.

**Multidirectionnel departure:**

To optimize the management of the departures, there is a published multidirectional departure which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID or the TMA exit point specified on FPL.

**Clearance before take-off:**

At 400ft turn right on the given heading and climb to the assigned FL.

The defined departure sector is between MAG 105° and MAG 180°.

- Nuisances : comply with the low noise procedures (AD2 LFMN ENV).

- Speed : FL < 100: IAS MAX 250 kt.

- Climb gradients : - ATS: Climb gradient 7% up to FL 100. In case of impossibility, the pilot must inform the ATC unit upon requesting the starting clearance.

- theoretical climb gradient (\*) see SID description.

- Protected for GNSS or DME/DME (IRU required)

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>BASIP 6A</b> DME critique/critical DME : NIL	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ rejoindre MN054 direction 087°, Ensuite jusqu'à USANO, TIVNO et BASIP  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ proceed to MN054 on course 087°, Then to USANO, TIVNO and BASIP.</i>	FL 100 (R) FL 070 (H)	
<b>SODRI 6A</b> Réservé réacteurs Reserved for jets DME critique/critical DME : NIL	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> (IAS MAX 210 kt), MN046 (6000 MNM), OMARD, MERLU et SODRI.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ direct to <u>MN044</u> (IAS MAX 210 kt), MN046 (6000 MNM), OMARD, MERLU and SODRI.</i>	FL 100 (R)	MN044: IAS MAX 210 kt MN046: 6000 MNM
<b>SODRI 6B</b> Réservé hélices Reserved for propellers DME critique/critical DME : NIL	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct MN048 (6000 MNM). Ensuite jusqu'à MN244, OMARD, MERLU et SODRI.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>. At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt), direct to MN048 (6000 MNM). Then to MN244, OMARD, MERLU and SODRI.</i>	FL 070 (H)	MN044: IAS MAX 210 kt MN048: 6000 MNM
<b>LONSU 6A</b> Réservé réacteurs Reserved for jets DME critique/critical DME : NIL	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> (IAS MAX 210 kt), MN046 (6000 MNM), OMARD, MERLU et LONSU.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ direct to <u>MN044</u> (IAS MAX 210 kt), MN046 (6000 MNM), OMARD, MERLU and LONSU.</i>	FL 100 (R)	MN044: IAS MAX 210 kt MN046: 6000 MNM
<b>LONSU 6B</b> Réservé hélices Reserved for propellers DME critique/critical DME : NIL	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct MN048 (6000 MNM). Ensuite jusqu'à MN244, OMARD, MERLU et LONSU.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>. At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt) direct to MN048 (6000 MNM). Then to MN244, OMARD, MERLU and LONSU.</i>	FL 070 (H)	MN044: IAS MAX 210 kt MN048: 6000 MNM
<b>VAREK 6A</b> Réservé réacteurs Reserved for jets DME critique/critical DME : NIL	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> (IAS MAX 210 kt), MN046 (6000 MNM), OMARD et VAREK.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°. At D8 NIZ direct to <u>MN044</u> (IAS MAX 210 kt), MN046 (6000 MNM), OMARD and VAREK.</i>	FL 100 (R)	MN044: IAS MAX 210 kt MN046: 6000 MNM

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 04 L/R**  
(Protégés pour CAT A, B, C, D / Protected for CAT A, B, C, D)

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>VAREK 6B</b> Réservé hélices Reserved for propellers DME critique/critical DME : NIL	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct MN048 (6000 MNM). Ensuite jusqu'à MN244, OMARD et VAREK.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>.</i> <i>At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt), direct to MN048 (6000 MNM). Then to MN244, OMARD and VAREK.</i>	FL 070 (H)	MN044: IAS MAX 210 kt MN048: 6000 MNM
<b>RUBAS 6A</b> Réservé réacteurs Reserved for jets DME critique/critical DME : NIL  RFL > FL 195	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct MN048 (6000 MNM). Ensuite jusqu'à MN236, RESBO et RUBAS.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>.</i> <i>At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt), direct to MN048 (6000 MNM). Then to MN236, RESBO and RUBAS.</i>	FL 100 (R)	MN044: IAS MAX 210 kt MN048: 6000 MNM
<b>EPOLO 6A</b> Réservé réacteurs Reserved for jets DME critique/critical DME : NIL RFL > 125	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct MN048 (6000 MNM). Ensuite jusqu'à MN236, RESBO et EPOLO.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>.</i> <i>At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt), direct to MN048 (6000 MNM). Then to MN236, RESBO and EPOLO.</i>	FL 100 (R)	MN044: IAS MAX 210 kt MN048: 6000 MNM
<b>EPOLO 6B</b> Réservé hélices Reserved for propellers DME critique/critical DME : NIL RFL > 125	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct MN048 (6000 MNM). Ensuite jusqu'à MN234, MN238, LERMA et EPOLO.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>.</i> <i>At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt), direct to MN048 (6000 MNM). Then to MN234, MN238, LERMA and EPOLO.</i>	FL 070 (H)	MN044: IAS MAX 210 kt MN048: 6000 MNM
<b>RUBIT 6A</b> Réservé réacteurs Reserved for jets DME critique/critical DME : NIL RFL < 115 Réservé/reserved destination LFTH	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct MN048 (6000 MNM). Ensuite jusqu'à MN236, RESBO, STP et RUBIT.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>.</i> <i>At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt), direct to MN048 (6000 MNM). Then to MN236, RESBO, STP and RUBIT.</i>	FL 100 (R)	MN044: IAS MAX 210 kt MN048: 6000 MNM
<b>RUBIT 6B</b> Réservé hélices Reserved for propellers DME critique/critical DME : NIL RFL < 115 Réservé/reserved destination LFTH	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct MN048 (6000 MNM). Ensuite jusqu'à MN234, MN238, RESBO, STP et RUBIT.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>.</i> <i>At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt), direct to MN048 (6000 MNM). Then to MN234, MN238, RESBO, STP and RUBIT.</i>	FL 070 (H)	MN044: IAS MAX 210 kt MN048: 6000 MNM

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 04 L/R**  
(Protégés pour CAT A, B, C, D / Protected for CAT A, B, C, D)

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>LANKO 6A</b> Réservé réacteurs <i>Reserved for jets</i> DME critique/critical DME : NIL RFL < 195	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct MN048 (6000 MNM). Ensuite jusqu'à MN236, RESBO, STP et LANKO.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>.</i> <i>At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt), direct to MN048 (6000 MNM).</i> <i>Then to MN236, RESBO STP and LANKO.</i>	FL 100 (R)	MN044: IAS MAX 210 kt MN048: 6000 MNM
<b>LANKO 6B</b> Réservé hélices <i>Reserved for propellers</i> DME critique/critical DME : NIL RFL < 195	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct MN048 (6000 MNM). Ensuite jusqu'à MN234, MN238, RESBO STP et LANKO.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>.</i> <i>At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt), direct to MN048 (6000 MNM).</i> <i>Then to MN234, MN238, RESBO STP and LANKO.</i>	FL 070 (H)	MN044: IAS MAX 210 kt MN048: 6000 MNM
<b>TURIL 6A</b> Réservé réacteurs <i>Reserved for jets</i> DME critique/critical DME : NIL RFL > 195	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct MN048 (6000 MNM). Ensuite jusqu'à MN236, RESBO STP et TURIL.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>.</i> <i>At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt), direct to MN048 (6000 MNM).</i> <i>Then to MN236, RESBO STP and TURIL.</i>	FL 100 (R)	MN044: IAS MAX 210 kt MN048: 6000 MNM
<b>TURIL 6B</b> Réservé hélices <i>Reserved for propellers</i> DME critique/critical DME : NIL RFL > 195	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct MN048 (6000 MNM). Ensuite jusqu'à MN234, MN238, RESBO, STP et TURIL.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>.</i> <i>At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt), direct to MN048 (6000 MNM).</i> <i>Then to MN234, MN238, RESBO STP and TURIL.</i>	FL 070 (H)	MN044: IAS MAX 210 kt MN048: 6000 MNM
<b>PERUS 6A</b> DME critique/critical DME : NIL RFL > 135	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct NC (6000 MNM). Ensuite jusqu'à AMIRO et PERUS. Abstraction faite des pentes théoriques initiales (voir AD2 LFMN INI 1) : Pente théorique de montée : 4.9% déterminée par relief "Cime du Cheiron" 5833 ft.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>.</i> <i>At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt), direct to NC (6000 MNM).</i> <i>Then to AMIRO and PERUS.</i> <i>Besides initial theoretical climb gradients (see AD2 LFMN INI 1):</i> <i>Theoretical climb gradient 4.9 % specified by relief "Cime du Cheiron"</i> <i>5833 ft.</i>	FL 130	MN044: IAS MAX 210 kt NC: 6000 MNM

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 04 L/R**  
(Protégés pour CAT A, B, C, D / Protected for CAT A, B, C, D)

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>BODRU 6A</b> DME critique/critical DME : NIL RFL > 195	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct NC (6000 MNM). Ensuite jusqu'à AMIRO et BODRU. Abstraction faite des pentes théoriques initiales (voir AD2 LFMN INI 1) : Pente théorique de montée : 4.9% déterminée par relief "Cime du Cheiron" 5833 ft.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>.</i> <i>At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt), direct to NC (6000 MNM).</i> <i>Then to AMIRO and BODRU.</i> <i>Besides initial theoretical climb gradients (see AD2 LFMN INI 1):</i> <i>Theoretical climb gradient 4.9 % specified by relief "Cime du Cheiron"</i> <i>5833 ft.</i>	FL 130	MN044: IAS MAX 210 kt NC: 6000 MNM

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 04 L/R**  
 (Protégés pour CAT A, B, C, D / Protected for CAT A, B, C, D)

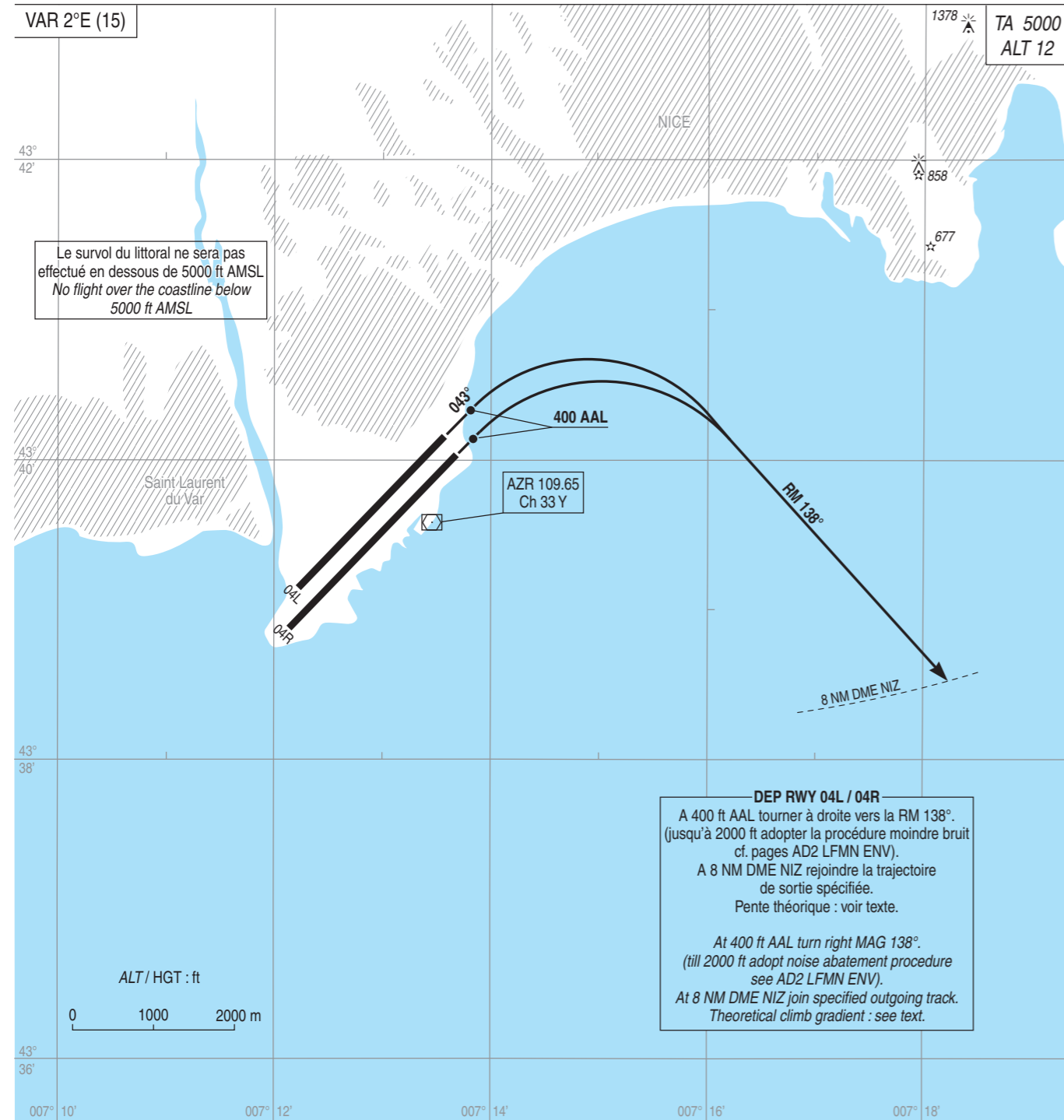
SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>BADOD 6A</b> DME critique/critical DME : NIL RFL > 195	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ direct <u>MN044</u> . A MN044 virer à droite (IAS MAX 210 kt) direct NC (6000 MNM). Ensuite jusqu'à AMIRO et BADOD. Abstraction faite des pentes théoriques initiales (voir AD2 LFMN INI 1) : Pente théorique de montée : 4.9% déterminée par relief "Cime du Cheiron" 5833 ft.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ direct to <u>MN044</u>.</i> <i>At MN044 turn right (IAS MAX 210 kt), direct to NC (6000 MNM).</i> <i>Then to AMIRO and BADOD.</i> <i>Besides initial theoretical climb gradients (see AD2 LFMN INI 1):</i> <i>Theoretical climb gradient : 4.9 % specified by relief "Cime du Cheiron" 5833 ft.</i>	FL 130	MN044: IAS MAX 210 kt NC : 6000 MNM
<b>BADOD 6C</b> DME critique/critical DME : NIL RFL > 195	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ rejoindre <u>MN052</u> direction 087°, Virer à gauche direct NIZ (FL 100 MAX). Ensuite jusqu'à BADOD. Abstraction faite des pentes théoriques initiales (voir AD2 LFMN INI 1) : Pente théorique de montée : 5.9% déterminée par pylône "Mt Agel" 4059 ft.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ proceed to <u>MN052</u> on course 087°,</i> <i>Turn left direct to NIZ (FL 100 MAX),</i> <i>Then to BADOD.</i> <i>Besides initial theoretical climb gradients (see AD2 LFMN INI 1):</i> <i>Theoretical climb gradient 5.9 % specified by pylon "Mt Agel" 4059 ft.</i>	Par CTL  By ATC	NIZ : FL 100 MAX







**NICE COTE D'AZUR**  
**Départ initial RWY 04L /R**  
**Initial departure RWY 04L /R**



**DEP RWY 04L / 04R**  
A 400 ft AAL tourner à droite vers la RM 138°. (jusqu'à 2000 ft adopter la procédure moindre bruit cf. pages AD2 LFMN ENV).  
A 8 NM DME NIZ rejoindre la trajectoire de sortie spécifiée.  
Pente théorique : voir texte.  
  
At 400 ft AAL turn right MAG 138°. (till 2000 ft adopt noise abatement procedure see AD2 LFMN ENV).  
At 8 NM DME NIZ join specified outgoing track.  
Theoretical climb gradient : see text.

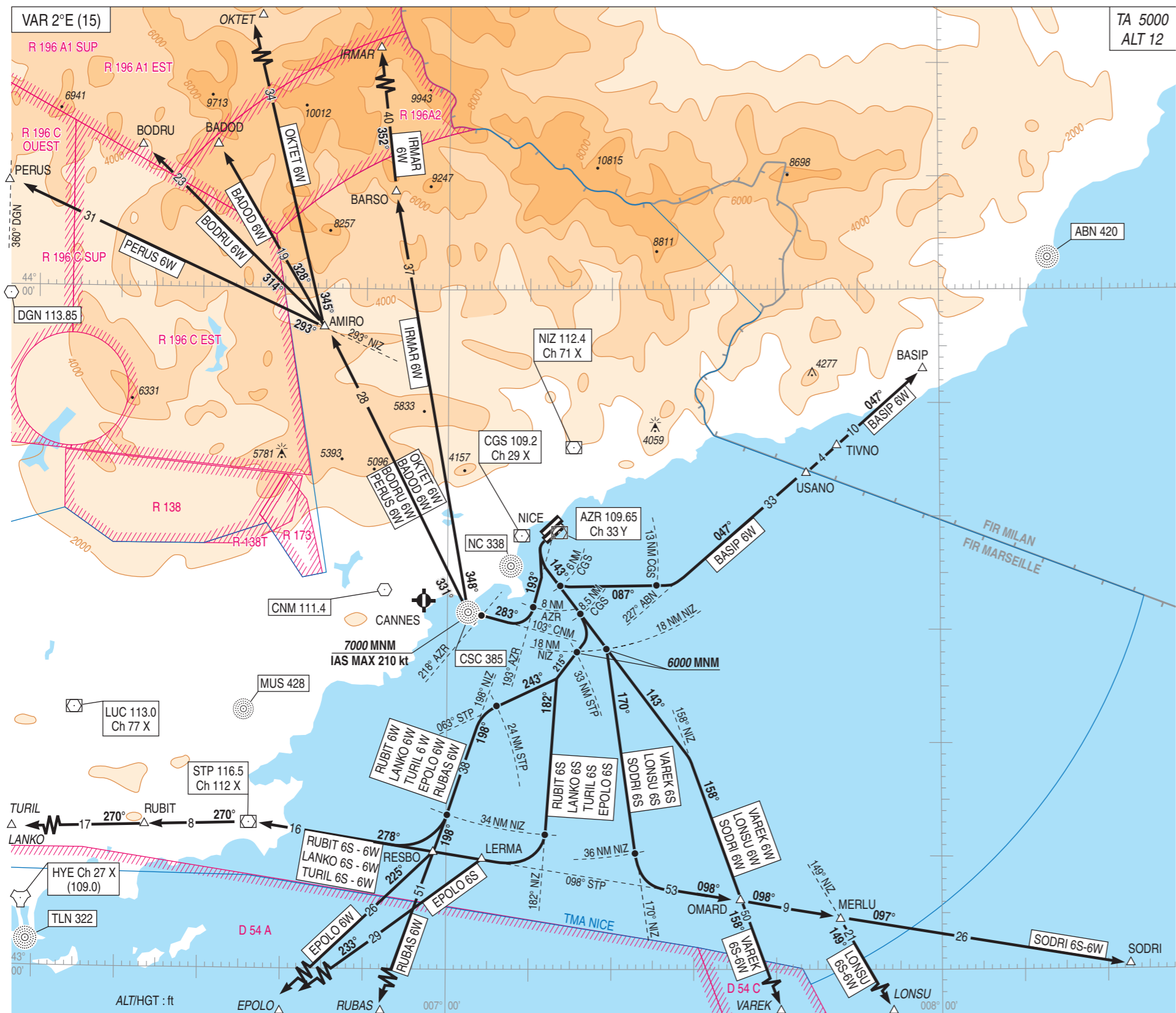
**Pente théorique :**  
Les obstacles proches imposent la pente théorique ci-dessous jusqu'à 1000 ft. Les pentes théoriques ultérieures en fonction de chaque SID sont décrites sur les pages AD2 LFMN SID CONV 1a / 1b / 1c / 1d / 1e / 1f et AD2 LFMN SID RNAV 1a / 1b / 1c / 1d / 1e / 1f.

**Theoretical climb gradient :**  
Due to nearby obstructions, climb gradients which figure in the table below must be applied to 1000 ft. Further gradients depending on SID are described in AD2 LFMN SID CONV 1a / 1b / 1c / 1d / 1e / 1f and AD2 LFMN SID RNAV 1a / 1b / 1c / 1d / 1e / 1f.

RWY	04L / 04R			
	A	B	C	D
Pente théorique Theoretical climb gradient	5.0%	5.0%	5.0%	5.6%
Obstacle déterminant Main obstruction	858 ft	858 ft	858 ft	858 ft

**NICE COTE D'AZUR  
SID RWY 22**  
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

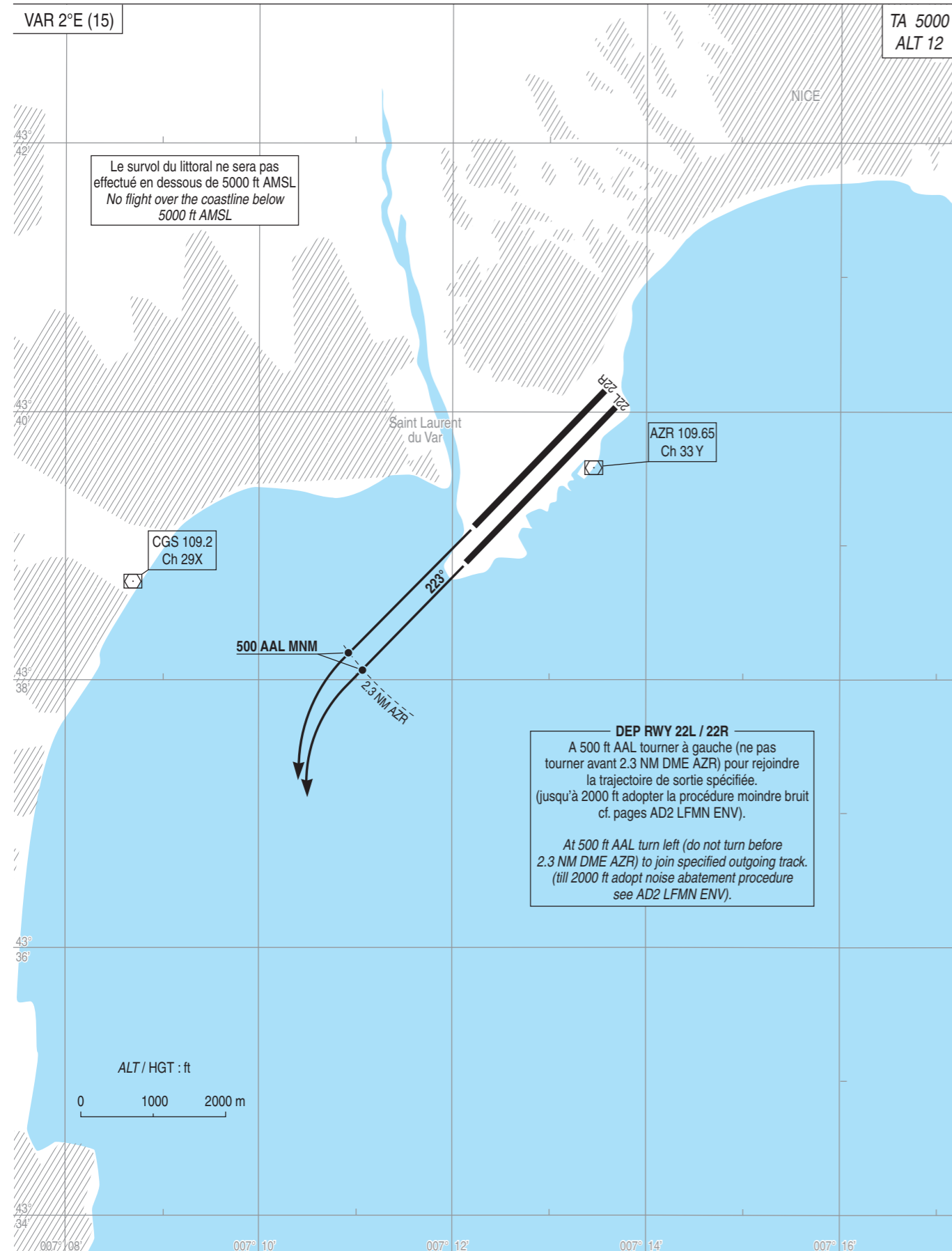
FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01



**Panne de communications :**  
Afficher code 7600.  
Voir consignes particulières AD2 LFMN TEXT.

**Radiocommunication failure:**  
Set up code 7600.  
See special instructions AD2 LFMN TEXT.

**NICE COTE D'AZUR**  
**Départ initial RWY 22L / R**  
**Initial departure RWY 22L / R**



## NICE COTE D'AZUR SID RWY 22

### Départ Omnidirectionnel :

Pour optimiser la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné ou le point de sortie de la TMA prévu au plan de vol.

### Clairance avant décollage:

A 500ft tourner à gauche au cap "spécifié" en montée vers le niveau "assigné".

Le secteur défini de départ est compris entre le cap magnétique 105° et le cap magnétique 180°.

- **Nuisances** : appliquer les procédures moindre bruit (AD2 LFMN ENV).
- **Vitesse** : FL < 100 : IAS MAX 250 kt.
- **Pentes** : - ATS : 7 % jusqu'au FL 100 sauf pour les départs où une pente mini supérieure est spécifiée. En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route.
- théorique de montée (\*) : voir description des SID.

### Multidirectionnel departure:

To optimize the management of the departures, there is a published multidirectional departure which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID or the TMA exit point specified on FPL.

### Clearance before take-off:

At 500ft turn left on the given heading and climb to the assigned FL.

The defined departure sector is between MAG 105° and MAG 180°.

- **Nuisances** : comply with the low noise procedures (AD2 LFMN ENV).
- **Speed** : FL < 100 : IAS MAX 250 kt.
- **Climb gradients** : - ATS: Climb gradients 7 % up to FL 100 except for departures for which a greater minimum climb gradient is specified. In case of impossibility, the pilot must inform the ATC unit upon requesting the starting clearance.
- theoretical climb gradient (\*): see SID description.

(R) = Réacteurs/Jets

(H) = Hélices/Propellers

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>BASIP 6W</b>	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143° CGS (RM 143°) A D6 CGS à gauche RDL 087° CNM (RM 087°) A gauche QDM 047° ABN (RM 047°) vers USANO, TIVNO puis BASIP. <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) RDL 143° CGS (MAG 143°) At D6 CGS to the left RDL 087° CNM (MAG 087°) To the left QDM 047° ABN (MAG 047°) to USANO, TIVNO then BASIP.</i>	FL 070 (H) FL 100 (R)	penne 8 % jusqu'au FL 070  climb gradient 8 % up to FL 070
<b>LONSU 6W</b> réservé réacteurs  <i>reserved for jets</i>	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143° CGS (RM 143°) A droite RDL 158° NIZ (RM 158°) vers OMARD A OMARD, à gauche RDL 098° STP (RM 098°) vers MERLU A MERLU, à droite RDL 149° NIZ (RM 149°) vers LONSU <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) RDL 143° CGS (MAG 143°) To the right RDL 158° NIZ (MAG 158°) to OMARD At OMARD, to the left RDL 098° STP (MAG 098°) to MERLU At MERLU, to the right RDL 149° NIZ (MAG 149°) to LONSU</i>	FL 100 (R)	6000 MNM à D 18 NIZ penne 8 % jusqu'au FL 070  6000 MNM at D 18 NIZ climb gradient 8 % up to FL 070
<b>SODRI 6S</b> réservé hélices  <i>reserved for propellers</i>	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143° CGS (RM 143°) A D 18 NIZ, à droite RDL 170° NIZ (RM 170°) A D 36 NIZ, à gauche RDL 098° STP (RM 098°) vers OMARD, MERLU puis SODRI. <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) RDL 143° CGS (MAG 143°) At D 18 NIZ, to the right RDL 170° NIZ (MAG 170°) At D 36 NIZ, to the left RDL 098° STP (MAG 098°) to OMARD, MERLU then SODRI</i>	FL 070 (H)	6000 MNM à D 18 NIZ penne 8 % jusqu'au FL 070  6000 MNM at D 18 NIZ climb gradient 8 % up to FL 070
<b>SODRI 6W</b> réservé réacteurs  <i>reserved for jets</i>	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143° CGS (RM 143°) A droite RDL 158° NIZ (RM 158°) vers OMARD A OMARD, à gauche RDL 098° STP (RM 098°) vers MERLU puis SODRI <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) RDL 143° CGS (MAG 143°) To the right RDL 158° NIZ (MAG 158°) to OMARD At OMARD, to the left RDL 098° STP (MAG 098°) to MERLU then SODRI</i>	FL 100 (R)	6000 MNM à D 18 NIZ penne 8 % jusqu'au FL 070  6000 MNM at D 18 NIZ climb gradient 8 % up to FL 070
<b>VAREK 6W</b> réservé réacteurs  <i>reserved for jets</i>	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143° CGS (RM 143°) A droite RDL 158° NIZ (RM 158°) vers OMARD puis VAREK <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) RDL 143° CGS (MAG 143°) To the right RDL 158° NIZ (MAG 158°) to OMARD then VAREK</i>	FL 100 (R)	6000 MNM à D 18 NIZ penne 8 % jusqu'au FL 070  6000 MNM at D 18 NIZ climb gradient 8 % up to FL 070



NICE COTE D'AZUR  
SID RWY 22

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>VAREK 6S</b> réservé hélices  <i>reserved for propellers</i>	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143°CGS (RM 143°) A D18 NIZ, à droite RDL 170° NIZ (RM 170°) A D36 NIZ, à gauche RDL 098° STP (RM 098°) vers OMARD A OMARD à droite RDL 158° NIZ (RM 158°) vers VAREK  <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) RDL 143° CGS (MAG 143°) At D18 NIZ to the right RDL 170° NIZ (MAG 170°) At D36 NIZ, to the left RDL 098° STP (MAG 098°) to OMARD At OMARD, to the right RDL 158° NIZ (RM 158°) to VAREK</i>	FL 070 (H)	6000 MNM à D 18 NIZ pente 8 % jusqu'au FL 070  <i>6000 MNM at D 18 NIZ climb gradient 8 % up to FL 070</i>
<b>LONSU 6S</b> réservé hélices  <i>reserved for propellers</i>	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143°CGS (RM 143°) A D18 NIZ, à droite RDL 170° NIZ (RM 170°) A D36 NIZ, à gauche RDL 098° STP (RM 098°) vers OMARD puis MERLU A MERLU, à droite RDL 149° NIZ (RM 149°) vers LONSU  <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) RDL 143° CGS (MAG 143°) At D18 NIZ, to the right RDL 170° NIZ (MAG 170°) At D36 NIZ, to the left RDL 098° STP (MAG 098°) to OMARD then MERLU At MERLU, to the right RDL 149° NIZ (MAG 149°) to LONSU</i>	FL 070 (H)	6000 MNM à D 18 NIZ pente 8% jusqu'au FL 070  <i>6000 MNM at D 18 NIZ climb gradient 8 % up to FL 070</i>
<b>RUBAS 6W</b> réservé réacteurs  RFL > FL 195  <i>reserved for jets</i>	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143°CGS (RM 143°) A D8,5 CGS à droite RM 215° A droite RDL 063° STP (RM 243°) A D24 STP à gauche RDL 198° NIZ (RM 198°) vers RUBAS.  <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) RDL 143° CGS (MAG 143°) At D8,5 CGS to the right MAG 215° To the right RDL 063° STP (MAG 243°) At D24 STP to the left RDL 198° NIZ (MAG 198°) to RUBAS.</i>	FL 100 (R)	6000 MNM à D 33 STP pente 8% jusqu'au FL 070  <i>6000 MNM at D 33 STP climb gradient 8 % up to FL 070</i>
<b>RUBIT 6W</b> réservé réacteurs RFL < 115 <i>reserved for jets</i> Réservé/reserved destination LFTH	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143°CGS (RM 143°) A D8,5 CGS à droite RM 215° A droite RDL 063° STP (RM 243°) A D24 STP à gauche RDL 198° NIZ (RM 198°) A D34 NIZ à droite RDL 098 STP (RM 278°) A STP à gauche RDL 270° STP (RM 270°) vers RUBIT.  <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) RDL 143° CGS (MAG 143°) At D8,5 CGS to the right MAG 215° To the right RDL 063° STP (MAG 243°) At D24 STP to the left RDL 198° NIZ (MAG 198°) At D34 NIZ to the right RDL 098° STP (MAG 278°) At STP to the left RDL 270° STP (MAG 270°) to RUBIT.</i>	FL 100 (R)	6000 MNM à D 33 STP pente 8% jusqu'au FL 070  <i>6000 MNM at D 33 STP climb gradient 8 % up to FL 070</i>
<b>RUBIT 6S</b> réservé hélices RFL < 115 <i>reserved for propellers</i> Réservé/reserved destination LFTH	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143°CGS (RM 143°) A D8,5 CGS à droite RM 215° A gauche RDL 182° NIZ (RM 182°) A D34 NIZ à droite RDL 098° STP (RM 278°) vers LERMA puis STP A STP à gauche RDL 270° STP (RM 270°) vers RUBIT.  <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) RDL 143° CGS (MAG 143°) At D8,5 CGS to the right RM 215° To the left RDL 182° NIZ (MAG 182°) At D34 NIZ to the right RM 098° STP (MAG 278°) to LERMA then STP At STP to the left RDL 270° STP (MAG 270°) to RUBIT.</i>	FL 070 (H)	6000 MNM à D 18 NIZ pente 8% jusqu'au FL 070  <i>6000 MNM at D 18 NIZ climb gradient 8 % up to FL 070</i>
<b>LANKO 6W</b> réservé réacteurs  RFL < 195  <i>reserved for jets</i>  RFL < 195	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143°CGS (RM 143°) A D8,5 CGS à droite RM 215° A droite RDL 063° STP (RM 243°) A D24 STP à gauche RDL 198° NIZ (RM 198°) A D34 NIZ à droite RDL 098 STP (RM 278°) A STP à gauche RDL 270° STP (RM 270°) vers LANKO.  <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) RDL 143° CGS (MAG 143°) At D8,5 CGS to the right MAG 215° To the right RDL 063° STP (MAG 243°) At D24 STP to the left RDL 198° NIZ (MAG 198°) At D34 NIZ to the right RDL 098° STP (MAG 278°) At STP to the left RDL 270° STP (MAG 270°) to LANKO.</i>	FL 100 (R)	6000 MNM à D 33 STP pente 8% jusqu'au FL 070  <i>6000 MNM at D 33 STP climb gradient 8 % up to FL 070</i>
<b>LANKO 6S</b> réservé hélices RFL < 195  <i>reserved for propellers</i> RFL < 195	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143°CGS (RM 143°) A D8,5 CGS à droite RM 215° A gauche RDL 182° NIZ (RM 182°) A D34 NIZ à droite RDL 098° STP (RM 278°) vers LERMA puis STP A STP à gauche RDL 270° STP (RM 270°) vers LANKO  <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) RDL 143° CGS (MAG 143°) At D8,5 CGS to the right RM 215° To the left RDL 182° NIZ (MAG 182°) At D34 NIZ to the right RM 098° STP (MAG 278°) to LERMA then STP At STP to the left RDL 270° STP (MAG 270°) to LANKO.</i>	FL 070 (H)	6000 MNM à D 18 NIZ pente 8% jusqu'au FL 070  <i>6000 MNM at D 18 NIZ climb gradient 8 % up to FL 070</i>

**NICE COTE D'AZUR  
SID RWY 22**

SID	ITINERAIRES	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>PERUS 6W</b> RFL > 135	<p>A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) rejoindre et suivre RDL 193° AZR (RM 193°) A D8 AZR, à droite RDL 103° CNM (RM 283°) Au RDL 218° AZR, à droite QDR 331 CSC (RM 331°) A AMIRO à gauche RDL 293° NIZ (RM 293°) vers PERUS. Pente théorique de montée : 4,8 % déterminée par relief "Montagne de Thiey" 5096 ft.</p> <p><i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) proceed to and follow RDL 193° AZR (MAG 193°) At D8 AZR, to the right RDL 103° CNM (MAG 283°) At RDL 218° AZR, to the right QDR 331 CSC (MAG 331°) At AMIRO to the left RDL 293° NIZ (MAG 293°) to PERUS. theoretical climb gradient: 4.8 % determined by relief: "Montagne de Thiey" 5096 ft.</i></p>	FL 130	<p>7000 MNM à CSC IAS 210 MAX jusqu'à CSC</p> <p><i>7000 MNM at CSC IAS 210 MAX until CSC</i></p>
<b>BODRU 6W</b> RFL > 195	<p>A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) rejoindre et suivre RDL 193° AZR (RM 193°) A D8 AZR, à droite RDL 103° CNM (RM 283°) Au RDL 218° AZR, à droite QDR 331° CSC (RM 331°) A AMIRO route RNAV 314° vers BODRU. Pente théorique de montée : 4,8 % déterminée par relief "Montagne de Thiey" 5096 ft.</p> <p><i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) proceed to and follow RDL 193° AZR (MAG 193°) At D8 AZR, to the right RDL 103° CNM (MAG 283°) At RDL 218° AZR, to the right QDR 331° CSC (MAG 331°) At AMIRO RNAV track 314° to BODRU. Theoretical climb gradient: 4.8 % determined by relief: "Montagne de Thiey" 5096 ft.</i></p>	FL 130	<p>7000 MNM CSC IAS 210 MAX jusqu'à CSC</p> <p><i>7000 MNM CSC IAS 210 MAX until CSC</i></p>
<b>BADOD 6W</b> RFL > 195	<p>A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) rejoindre et suivre RDL 193° AZR (RM 193°) A D8 AZR, à droite RDL 103° CNM (RM 283°) Au RDL 218° AZR, à droite QDR 331° CSC (RM 331°) A AMIRO route RNAV 328° vers BADOD. Pente théorique de montée : 4,8 % déterminée par relief "Montagne de Thiey" 5096 ft.</p> <p><i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) proceed to and follow RDL 193° AZR (MAG 193°) At D8 AZR, to the right RDL 103° CNM (MAG 283°) At RDL 218° AZR, to the right QDR 331° CSC (MAG 331°) At AMIRO RNAV track 328° to BADOD. Theoretical climb gradient: 4.8 % determined by relief: "Montagne de Thiey" 5096 ft.</i></p>	FL 130	<p>7000 MNM à CSC IAS 210 MAX jusqu'à CSC</p> <p><i>7000 MNM at CSC IAS 210 MAX until CSC</i></p>
<b>OKTET 6W</b> RFL > 195	<p>A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) rejoindre et suivre RDL 193° AZR (RM 193°) A D8 AZR, à droite RDL 103° CNM (RM 283°) Au RDL 218° AZR, à droite QDR 331° CSC (RM 331°) A AMIRO à droite RDL 345° CNM (RM 345°) vers OKTET. Pente théorique de montée 4,8 % déterminée par relief "Montagne de Thiey" 5096 ft.</p> <p><i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) proceed to and follow RDL 193° AZR (MAG 193°) At D8 AZR, to the right RDL 103° CNM (MAG 283°) At RDL 218° AZR, to the right QDR 331° CSC (MAG 331°) At AMIRO to the right RDL 345° CNM (MAG 345°) to OKTET. Theoretical climb gradient: 4.8 % determined by relief: "Montagne de Thiey" 5096 ft.</i></p>	FL 130	<p>7000 MNM CSC IAS 210 MAX jusqu'à CSC</p> <p><i>7000 MNM CSC IAS 210 MAX until CSC</i></p>

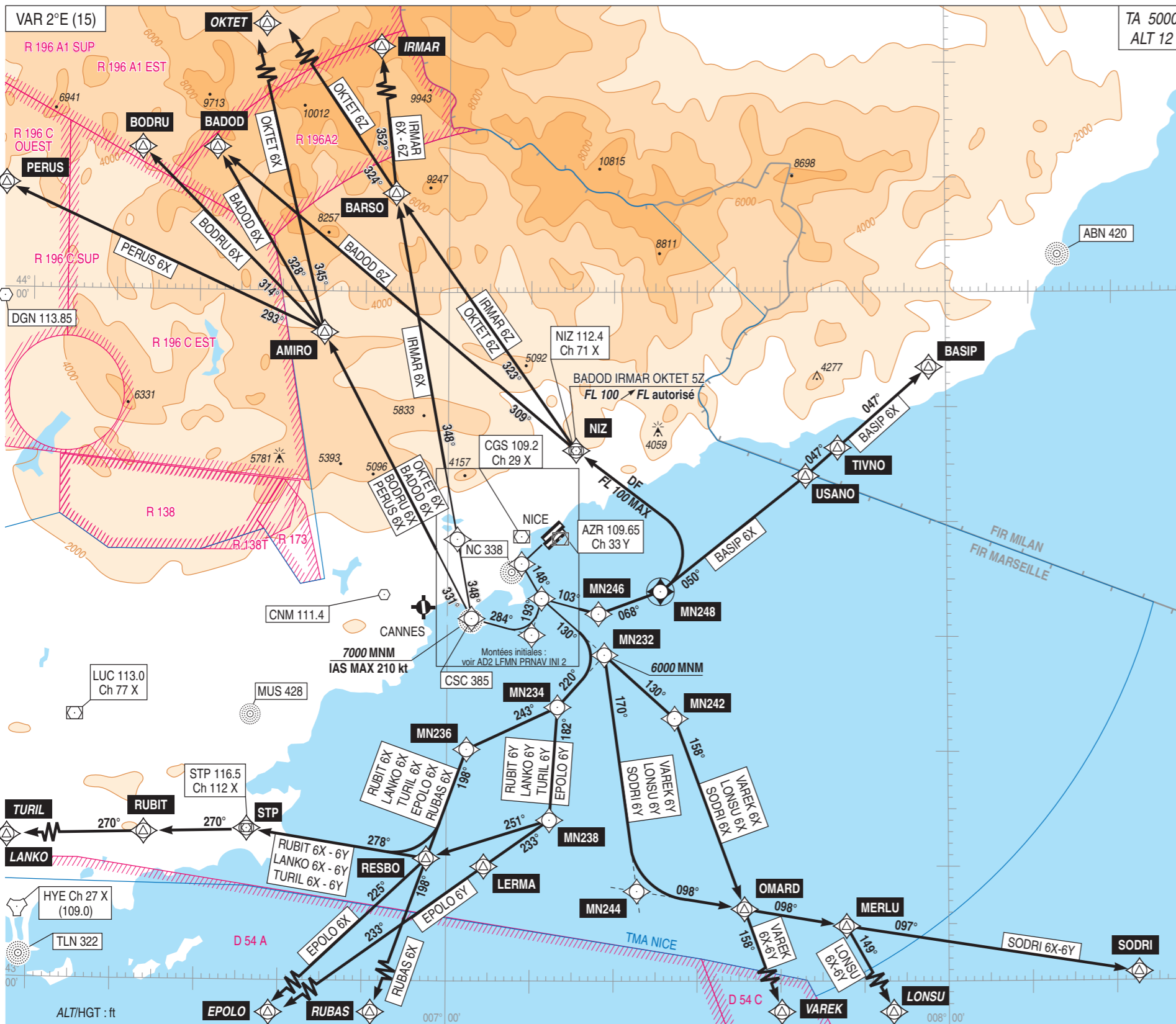
NICE COTE D'AZUR  
SID RWY 22

SID	ITINERAIRES	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>IRMAR 6W</b> RFL > 195	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) rejoindre et suivre RDL 193° AZR (RM 193°) A D8 AZR, à droite RDL 103° CNM (RM 283°) Au RDL 218° AZR, à droite QDR 348° CSC (RM 348°) A BARSO route RNAV 352° vers IRMAR. Pente théorique de montée : 4,5 % déterminée par relief "Cime de Cheiron" 5833 ft. <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) proceed to and follow RDL 193° CGS (MAG 193°)</i> <i>At D8 AZR, to the right RDL 103° CNM (MAG 283°)</i> <i>At RDL 218° AZR, to the right QDR 348° CSC (MAG 348°)</i> <i>At BARSO RNAV track 352° to IRMAR.</i> <i>Theoretical climb gradient: 4.5 % determined by relief: "Cime du Cheiron" 5833 ft.</i>	FL 130	7000 MNM CSC IAS 210 MAX jusqu'à CSC  7000 MNM CSC IAS 210 MAX until CSC
<b>EPOLO 6S</b> réservé hélices RFL > 125  <i>reserved for propellers</i> RFL > 125	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143° CGS (RM 143°) A D8,5 CGS à droite RM 215° A gauche RDL 182° NIZ (RM 182°) A D34 NIZ à droite RDL 098° STP (RM 278°) vers LERMA Puis route RNAV 233° vers EPOLO <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) 143° CGS (MAG 143°)</i> <i>At D8,5 CGS to the right MAG 215°</i> <i>To the left RDL 182° NIZ (MAG 182°)</i> <i>At D34 NIZ to the right RDL 098° STP (MAG 278°) to LERMA</i> <i>Then RNAV track 233° to EPOLO</i>	FL 070 (H)	6000 MNM D 18 NIZ pente 8% jusqu'au FL 070  6000 MNM D 18 NIZ climb gradient 8% up to FL 070
<b>EPOLO 6W</b> réservé réacteurs RFL > 125  <i>reserved for jets</i> RFL > 125	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143° CGS (RM 143°) A D8,5 CGS à droite RM 215° A droite RDL 063° STP (RM 243°) A D24 STP à gauche RDL 198° NIZ (RM 198°) vers RESBO A RESBO route RNAV 225° vers EPOLO <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) 143° CGS (MAG 143°)</i> <i>At D8,5 CGS to the right MAG 215°</i> <i>To the right RDL 063° STP (MAG 243°)</i> <i>At D24 STP to the left RDL 198° NIZ (MAG 198°) to RESBO</i> <i>At RESBO RNAV track 225° to EPOLO</i>	FL 100 (R)	6000 MNM D 33 STP pente 8% jusqu'au FL 070  6000 MNM D 33 STP climb gradient 8% up to FL 070
<b>TURIL 6W</b> réservé réacteurs RFL > 195  <i>reserved for jets</i> RFL > 195	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143° CGS (RM 143°) A D8,5 CGS à droite RM 215° A droite RDL 063° STP (RM 243°) A D24 STP à gauche RDL 198° NIZ (RM 198°) A D34 NIZ à droite RDL 098° STP (RM 278°) vers STP A STP à gauche RDL 270° STP (RM 270°) vers TURIL. <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) 143° CGS (MAG 143°)</i> <i>At D8,5 CGS to the right MAG 215°</i> <i>To the right RDL 063° STP (MAG 243°)</i> <i>At D24 STP to the left RDL 198° NIZ (MAG 198°)</i> <i>At D34 NIZ to the right RDL 098° STP (MAG 278°) to STP</i> <i>At STP to the left RDL 270° STP (MAG 270°) to TURIL.</i>	FL 100 (R)	6000 MNM à D 33 STP pente 8% jusqu'au FL 07  6000 MNM at D 33 STP climb gradient 8 % up to FL 070
<b>TURIL 6S</b> réservé hélices RFL > 195  <i>reserved for propellers</i> RFL > 195	A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 AZR) RDL 143° CGS (RM 143°) A D8,5 CGS à droite RM 215° A droite RDL 182° NIZ (RM 182°) A D34 NIZ à droite RDL 098° STP (RM 278°) vers LERMA puis STP A STP à gauche RDL 270° STP (RM 270°) vers TURIL. <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) RDL 143° CGS (MAG 143°)</i> <i>At D8,5 CGS to the right MAG 215°</i> <i>To the left RDL 182° NIZ (MAG 182°)</i> <i>At D34 NIZ to the right RM 098° STP (MAG 278°) to LERMA, STP then STP.</i> <i>At STP to the left RDL 270° STP (MAG 270°) to TURIL.</i>	FL 070 (H)	6000 MNM à D 18 NIZ pente 8% jusqu'au FL 070  6000 MNM at D 18 NIZ climb gradient 8 % up to FL 070

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 22 L / R**  
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

RNAV1  
GNSS ou/ou DME/DME\*  
\*(IRU requis/required)



**Panne de communications :**  
Afficher code 7600.  
Voir consignes particulières AD2 LFMN TEXT.

**Radiocommunication failure:**  
Set up code 7600.  
See special instructions AD2 LFMN TEXT.



**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 22 L/R**  
Codage proposé / Proposed coding

NICE COTE D'AZUR SID RNAV RWY 22L/R										
Codage proposé / Proposed coding										
Indicator		BASIP 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK 1) GNSS or DME/DME/IRU										
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN246		<b>103</b>	105.0	5.1					RNAV1 (1)
TF	MN248		<b>068</b>	069.9	5.7					RNAV1 (1)
TF	USANO		<b>050</b>	051.3	16.2					RNAV1 (1)
TF	TIVNO		<b>047</b>	048.5	4					RNAV1 (1)
TF	BASIP		<b>047</b>	048.6	<b>10.3</b>					RNAV1 (1)

NICE COTE D'AZUR SID RNAV RWY 22L/R										
Codage proposé / Proposed coding										
Indicator		SODRI 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK 1) GNSS or DME/DME/IRU										
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4		6000			RNAV1 (1)
TF	MN242		<b>130</b>	131.9	8.3					RNAV1 (1)
TF	OMARD		<b>158</b>	159.8	17.7					RNAV1 (1)
TF	MERLU		<b>098</b>	099.4	9					RNAV1 (1)
TF	SODRI		<b>097</b>	098.8	25.8					RNAV1 (1)

NICE COTE D'AZUR SID RNAV RWY 22L/R										
Codage proposé / Proposed coding										
Indicator		SODRI 6Y					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK 1) GNSS or DME/DME/IRU										
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4		6000			RNAV1 (1)
TF	MN244		<b>170</b>	172.0	20.8					RNAV1 (1)
TF	OMARD		<b>098</b>	099.2	9.5					RNAV1 (1)
TF	MERLU		<b>098</b>	099.4	9					RNAV1 (1)
TF	SODRI		<b>097</b>	098.8	25.8					RNAV1 (1)

NICE COTE D'AZUR SID RNAV RWY 22L/R										
Codage proposé / Proposed coding										
Indicator		LONSU 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK 1) GNSS or DME/DME/IRU										
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4		6000			RNAV1 (1)
TF	MN242		<b>130</b>	131.9	8.3					RNAV1 (1)
TF	OMARD		<b>158</b>	159.8	17.7					RNAV1 (1)
TF	MERLU		<b>098</b>	099.4	9					RNAV1 (1)
TF	LONSU		<b>149</b>	150.7	20.8					RNAV1 (1)

NICE COTE D'AZUR SID RNAV RWY 22L/R										
Codage proposé / Proposed coding										
Indicator		LONSU 6Y					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK 1) GNSS or DME/DME/IRU										
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4		6000			RNAV1 (1)
TF	MN244		<b>170</b>	172.0	20.8					RNAV1 (1)
TF	OMARD		<b>098</b>	099.2	9.5					RNAV1 (1)
TF	MERLU		<b>098</b>	099.4	9					RNAV1 (1)
TF	LONSU		<b>149</b>	150.7	20.8					RNAV1 (1)

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 22 L/R**  
Codage proposé / Proposed coding

Indicator		VAREK 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4		6000			RNAV1 (1)
TF	MN242		<b>130</b>	131.9	8.3					RNAV1 (1)
TF	OMARD		<b>158</b>	159.8	17.7					RNAV1 (1)
TF	VAREK		<b>158</b>	159.9	50.5					RNAV1 (1)

Indicator		VAREK 6Y					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4		6000			RNAV1 (1)
TF	MN244		<b>170</b>	172.0	20.8					RNAV1 (1)
TF	OMARD		<b>098</b>	099.2	9.5					RNAV1 (1)
TF	VAREK		<b>158</b>	159.9	50.5					RNAV1 (1)

Indicator		RUBAS 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4	R	6000			RNAV1 (1)
TF	MN234		<b>220</b>	221.8	6.1					RNAV1 (1)
TF	MN236		<b>243</b>	245.0	8.7					RNAV1 (1)
TF	RESBO		<b>198</b>	199.8	10.1					RNAV1 (1)
TF	RUBAS		<b>198</b>	199.9	51					RNAV1 (1)

Indicator		EPOLO 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4	R	6000			RNAV1 (1)
TF	MN234		<b>220</b>	221.8	6.1					RNAV1 (1)
TF	MN236		<b>243</b>	245.0	8.7					RNAV1 (1)
TF	RESBO		<b>198</b>	199.8	10.1					RNAV1 (1)
TF	EPOLO		<b>225</b>	226.8	25.7					RNAV1 (1)

Indicator		EPOLO 6Y					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4	R	6000			RNAV1 (1)
TF	MN234		<b>220</b>	221.8	6.1					RNAV1 (1)
TF	MN238		<b>182</b>	184.0	9.9					RNAV1 (1)
TF	LERMA		<b>233</b>	234.6	7					RNAV1 (1)
TF	EPOLO		<b>233</b>	234.5	29.1					RNAV1 (1)



**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 22 L/R**  
Codage proposé / Proposed coding

Indicator		RUBIT 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4	R	6000			RNAV1 (1)
TF	MN234		<b>220</b>	221.8	6.1					RNAV1 (1)
TF	MN236		<b>243</b>	245.0	8.7					RNAV1 (1)
TF	RESBO		<b>198</b>	199.8	10.1					RNAV1 (1)
TF	STP		<b>278</b>	279.3	15.9					RNAV1 (1)
TF	RUBIT		<b>270</b>	271.2	8.3					RNAV1 (1)

Indicator		RUBIT 6Y					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4	R	6000			RNAV1 (1)
TF	MN234		<b>220</b>	221.8	6.1					RNAV1 (1)
TF	MN238		<b>182</b>	184.0	9.9					RNAV1 (1)
TF	RESBO		<b>251</b>	252.5	11.2					RNAV1 (1)
TF	STP		<b>278</b>	279.3	15.9					RNAV1 (1)
TF	RUBIT		<b>270</b>	271.2	8.3					RNAV1 (1)

Indicator		LANKO 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4	R	6000			RNAV1 (1)
TF	MN234		<b>220</b>	221.8	6.1					RNAV1 (1)
TF	MN236		<b>243</b>	245.0	8.7					RNAV1 (1)
TF	RESBO		<b>198</b>	199.8	10.1					RNAV1 (1)
TF	STP		<b>278</b>	279.3	15.9					RNAV1 (1)
TF	LANKO		<b>270</b>	271.2	25.8					RNAV1 (1)

Indicator		LANKO 6Y					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4	R	6000			RNAV1 (1)
TF	MN234		<b>220</b>	221.8	6.1					RNAV1 (1)
TF	MN238		<b>182</b>	184.0	9.9					RNAV1 (1)
TF	RESBO		<b>251</b>	252.5	11.2					RNAV1 (1)
TF	STP		<b>278</b>	279.3	15.9					RNAV1 (1)
TF	LANKO		<b>270</b>	271.2	25.8					RNAV1 (1)

Indicator		TURIL 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4	R	6000			RNAV1 (1)
TF	MN234		<b>220</b>	221.8	6.1					RNAV1 (1)
TF	MN236		<b>243</b>	245.0	8.7					RNAV1 (1)
TF	RESBO		<b>198</b>	199.8	10.1					RNAV1 (1)
TF	STP		<b>278</b>	279.3	15.9					RNAV1 (1)
TF	TURIL		<b>270</b>	271.2	25.4					RNAV1 (1)

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 22 L/R**  
Codage proposé / Proposed coding

Indicator		TURIL 6Y					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		<b>130</b>	131.8	7.4	R	6000			RNAV1 (1)
TF	MN234		<b>220</b>	221.8	6.1					RNAV1 (1)
TF	MN238		<b>182</b>	184.0	9.9					RNAV1 (1)
TF	RESBO		<b>251</b>	252.5	11.2					RNAV1 (1)
TF	STP		<b>278</b>	279.3	15.9					RNAV1 (1)
TF	TURIL		<b>270</b>	271.2	25.4					RNAV1 (1)

Indicator		PERUS 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN224		<b>193</b>	195.0	3.3	R				RNAV1 (1)
TF	MN226		<b>284</b>	285.2	5.4		7000		210	RNAV1 (1)
TF	AMIRO		<b>331</b>	332.6	28.1					RNAV1 (1)
TF	PERUS		<b>293</b>	294.8	30.7					RNAV1 (1)

Indicator		BODRU 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN224		<b>193</b>	195.0	3.3	R				RNAV1 (1)
TF	MN226		<b>284</b>	285.2	5.4		7000		210	RNAV1 (1)
TF	AMIRO		<b>331</b>	332.6	28.1					RNAV1 (1)
TF	BODRU		<b>314</b>	315.2	22.7					RNAV1 (1)

Indicator		BADOD 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN224		<b>193</b>	195.0	3.3	R				RNAV1 (1)
TF	MN226		<b>284</b>	285.2	5.4		7000		210	RNAV1 (1)
TF	AMIRO		<b>331</b>	332.6	28.1					RNAV1 (1)
TF	BADOD		<b>328</b>	329.8	18.9					RNAV1 (1)

Indicator		BADOD 6Z					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN246		<b>103</b>	105.0	5.1					RNAV1 (1)
TF	MN248	Y	<b>068</b>	069.9	5.7	L				RNAV1 (1)
DF	NIZ							FL100		RNAV1 (1)
TF	BADOD		<b>309</b>	310.4	41.2					RNAV1 (1)

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 22 L/R**  
Codage proposé / Proposed coding

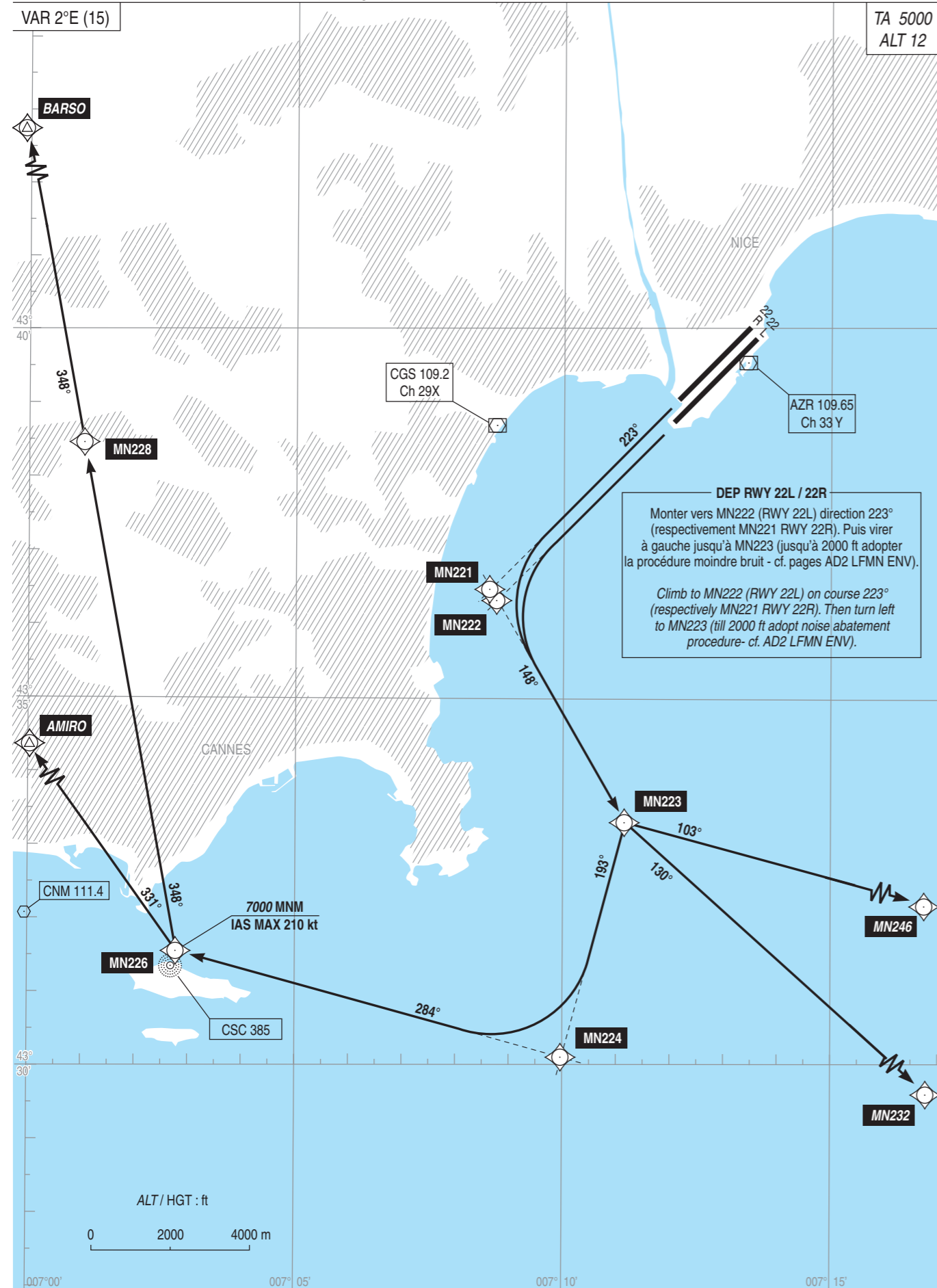
Indicator		OKTET 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN224		<b>193</b>	195.0	3.3	R				RNAV1 (1)
TF	MN226		<b>284</b>	285.2	5.4		7000		210	RNAV1 (1)
TF	AMIRO		<b>331</b>	332.6	28.1					RNAV1 (1)
TF	OKTET		<b>345</b>	346.8	33.5					RNAV1 (1)

Indicator		OKTET 6Z					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN246		<b>103</b>	105.0	5.1					RNAV1 (1)
TF	MN248	Y	<b>068</b>	069.9	5.7	L				RNAV1 (1)
DF	NIZ							FL100		RNAV1 (1)
TF	BARSO		<b>323</b>	324.9	27.4					RNAV1 (1)
TF	OKTET		<b>325</b>	326.1	24.7					RNAV1 (1)

Indicator		IRMAR 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN224		<b>193</b>	195.0	3.3	R				RNAV1 (1)
TF	MN226		<b>284</b>	285.2	5.4		7000		210	RNAV1 (1)
TF	MN228		<b>348</b>	349.7	7					RNAV1 (1)
TF	BARSO		<b>348</b>	349.7	30.6					RNAV1 (1)
TF	IRMAR		<b>352</b>	353.8	39.6					RNAV1 (1)

Indicator		IRMAR 6Z					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN246		<b>103</b>	105.0	5.1					RNAV1 (1)
TF	MN248	Y	<b>068</b>	069.9	5.7	L				RNAV1 (1)
DF	NIZ							FL100		RNAV1 (1)
TF	BARSO		<b>323</b>	324.9	27.4					RNAV1 (1)
TF	IRMAR		<b>352</b>	353.8	39.6					RNAV1 (1)

**NICE COTE D'AZUR**  
**INI SID RNAV RWY 22 L / R**  
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)



**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 22 L/R**  
(Protégés pour CAT A, B, C, D / Protected for CAT A, B, C, D)

Départ Omnidirectionnel :

Pour optimiser la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné ou le point de sortie de la TMA prévu au plan de vol.

Clairance avant décollage:

A 500ft tourner à gauche au cap "spécifié" en montée vers le niveau "assigné". Le secteur défini de départ est compris entre le cap magnétique 105° et le cap magnétique 180°.

- Nuisances : appliquer les procédures moindre bruit (AD2 LFMN ENV).

- Vitesse : FL < 100 : IAS MAX 250 kt.

- Pentés : - ATS : Pente 7 % jusqu'au FL 100. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route.

- théorique de montée (\*) voir description des SID.

- Protégés pour senseur GNSS ou DME/ DME (IRU requis).

(R) = Réacteurs/Jets

(H) = Hélices/Propellers

Les waypoints soulignés sont des WP « à survoler ». / Underlined waypoints are « flyover » WP.

Multidirectionnel departure:

To optimize the management of the departures, there is a published multidirectional departure which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID or the TMA exit point specified on FPL.

Clearance before take-off:

At 500ft turn left on the given heading and climb to the assigned FL.

The defined departure sector is between MAG 105° and MAG 180°.

- Nuisances : comply with the low noise procedures (AD2 LFMN ENV).

- Speed : FL < 100: IAS MAX 250 kt.

- Climb gradients : - ATS: Climb gradient 7 % up to FL 100. In case of impossibility, the pilot must inform the ATC unit upon requesting the starting clearance.

- theoretical climb gradient (\*) see SID description.

-Protected for GNSS or DME/DME (IRU required).

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>BASIP 6X</b>	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN246, MN248, USANO, TIVNO et BASIP.	FL 100 (R) FL 070 (H)	
DME critique/critical DME : NIL	<i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN246, MN248, USANO, TIVNO and BASIP.</i>		
<b>SODRI 6X</b> Réservé réacteurs/ Reserved for jets	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM), MN242, OMARD, MERLU et SODRI.	FL 100 (R)	MN232: 6000 MNM
DME critique/critical DME : NIL	<i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM), MN242, OMARD, MERLU and SODRI.</i>		
<b>SODRI 6Y</b> Réservé hélices/ Reserved for propellers	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM), MN244, OMARD, MERLU et SODRI.	FL 070 (H)	MN232: 6000 MNM
DME critique/critical DME : NIL	<i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM), MN244, OMARD, MERLU and SODRI.</i>		

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 22 L/R**  
(Protégés pour CAT A, B, C, D / Protected for CAT A, B, C, D)

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>LONSU 6X</b> Réservé réacteurs <i>Reserved for jets</i>  DME critique/critical DME : NIL	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM), MN242, OMARD, MERLU et LONSU.  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM), MN242, OMARD, MERLU and LONSU.</i>	FL 100 (R)	MN232: 6000 MNM
<b>LONSU 6Y</b> Réservé hélices <i>Reserved for propellers</i>  DME critique/critical DME : NIL	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM), MN244, OMARD, MERLU et LONSU.  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM), MN244, OMARD, MERLU and LONSU.</i>	FL 070 (H)	MN232: 6000 MNM
<b>VAREK 6X</b> Réservé réacteurs <i>Reserved for jets</i>  DME critique/critical DME : NIL	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM), MN242, OMARD, et VAREK.  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM), MN242, OMARD and VAREK.</i>	FL 100 (R)	MN232: 6000 MNM
<b>VAREK 6Y</b> Réservé hélices <i>Reserved for propellers</i>  DME critique/critical DME : NIL	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM), MN244, OMARD et VAREK.  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM), MN244, OMARD and VAREK.</i>	FL 070 (H)	MN232: 6000 MNM
<b>RUBAS 6X</b> Réservé réacteurs <i>Reserved for jets</i>  RFL > FL 195  DME critique/critical DME : NIL	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM) et virer à droite jusqu'à MN234. Puis jusqu'à MN236, RESBO et RUBAS.  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM) and turn right to MN234. Then to MN236, RESBO and RUBAS.</i>	FL 100 (R)	MN232: 6000 MNM
<b>EPOLO 6X</b> Réservé réacteurs <i>Reserved for jets</i>  RFL > 125  DME critique/critical DME : NIL	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM) et virer à droite jusqu'à MN234. Puis jusqu'à MN236, RESBO et EPOLO.  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM) and turn right to MN234. Then to MN236, RESBO and EPOLO.</i>	FL 100 (R)	MN232: 6000 MNM



**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 22 L/R**  
(Protégés pour CAT A, B, C, D / Protected for CAT A, B, C, D)

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>EPOLO 6Y</b> Réservé hélices <i>Reserved for propellers</i> DME critique/critical DME : NIL RFL > 125	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM) et virer à droite jusqu'à MN234. Puis jusqu'à MN238, LERMA et EPOLO.  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM) and turn right to MN234. Then to MN238, LERMA and EPOLO.</i>	FL 070 (H)	MN232: 6000 MNM
<b>RUBIT 6X</b> Réservé réacteurs <i>Reserved for jets</i> DME critique/critical DME : NIL RFL < 115 <i>Réservé/reserved destination LFTH</i>	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM) et virer à droite jusqu'à MN234. Puis jusqu'à MN236, RESBO, STP et RUBIT  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM) and turn right to MN234. Then to MN236, RESBO, STP and RUBIT.</i>	FL 100 (R)	MN232: 6000 MNM
<b>RUBIT 6Y</b> Réservé hélices <i>Reserved for propellers</i> DME critique/critical DME : NIL RFL < 115 <i>Réservé/reserved destination LFTH</i>	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM) et virer à droite jusqu'à MN234. Puis jusqu'à MN238, RESBO, STP et RUBIT.  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM) and turn right to MN234. Then to MN238, RESBO, STP and RUBIT.</i>	FL 070 (H)	MN232: 6000 MNM
<b>LANKO 6X</b> Réservé réacteurs <i>Reserved for jets</i> DME critique/critical DME : NIL RFL < 195	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM) et virer à droite jusqu'à MN234. Puis jusqu'à MN236, RESBO, STP et LANKO.  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM) and turn right to MN234. Then to MN236, RESBO, STP and LANKO.</i>	FL 100 (R)	MN232: 6000 MNM
<b>LANKO 6Y</b> Réservé hélices <i>Reserved for propellers</i> DME critique/critical DME : NIL RFL < 195	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM) et virer à droite jusqu'à MN234. Puis jusqu'à MN238, RESBO, STP et LANKO.  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM) and turn right to MN234. Then to MN238, RESBO, STP and LANKO.</i>	FL 070 (H)	MN232: 6000 MNM
<b>PERUS 6X</b> DME critique/critical DME : NIL RFL > 135	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN224 et virer à droite (IAS MAX 210 kt) jusqu'à MN226 (7000 MNM). Puis jusqu'à AMIRO et PERUS. Pente théorique de montée 4.9% donnée par relief "Montagne de Thiey" 5096 ft.  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN224 and turn right (IAS MAX 210 kt) to MN226 (7000 MNM). Then to AMIRO and PERUS. Theoretical climb gradient : 4.9 % determined by relief " Montagne de Thiey" 5096 ft.</i>	FL 130	MN226: IAS MAX 210 kt MN226: 7000 MNM

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 22 L/R**  
(Protégés pour CAT A, B, C, D / Protected for CAT A, B, C, D)

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>TURIL 6X</b> Réservé réacteurs <i>Reserved for jets</i> DME critique/critical DME : NIL RFL > 195	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM) et virer à droite jusqu'à MN234. Puis jusqu'à MN236, RESBO, STP et TURIL.  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM) and turn right to MN234. Then to MN236, RESBO, STP and TURIL.</i>	FL 100 (R)	MN232: 6000 MNM
<b>TURIL 6Y</b> Réservé hélices <i>Reserved for propellers</i> DME critique/critical DME : NIL RFL > 195	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN232 (6000 MNM) et virer à droite jusqu'à MN234. Puis jusqu'à MN238, RESBO, STP et TURIL.  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN232 (6000 MNM) and turn right to MN234. Then to MN238, RESBO, STP and TURIL.</i>	FL 070 (H)	MN232: 6000 MNM
<b>BODRU 6X</b> DME critique/critical DME : NIL RFL > 195	Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN224 et virer à droite (IAS MAX 210 kt) jusqu'à MN226 (7000 MNM). Puis jusqu'à AMIRO et BODRU. Pente théorique de montée 4.9 % donnée par relief "Montagne de Thiey" 5096 ft.  <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN224 and turn right (IAS MAX 210 kt) to MN226 (7000 MNM). Then to AMIRO and BODRU. Theoretical climb gradient: 4.9 % determined by relief "Montagne de Thiey" 5096 ft.</i>	FL 130	MN226: IAS MAX 210 kt MN226: 7000 MNM

**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 22 L/R**  
(Protégés pour CAT A, B, C, D / Protected for CAT A, B, C, D)

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>BADOD 6X</b> DME critique/critical DME : NIL RFL > 195	<p>Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN224 et virer à droite (IAS MAX 210 kt) jusqu'à MN226 (7000 MNM). Puis jusqu'à AMIRO et BADOD. Pente théorique de montée 4.9% donnée par relief "Montagne de Thiey" 5096 ft.</p> <p><i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN224 and turn right (IAS MAX 210 kt) to MN226 (7000 MNM). Then to AMIRO and BADOD.. Theoretical climb gradient: 4.9% determined by relief "Montagne de Thiey" 5096 ft.</i></p>	FL 130	MN226: IAS MAX 210 kt MN226: 7000 MNM
<b>BADOD 6Z</b> DME critique/critical DME : NIL RFL > 195	<p>Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN246, MN248 et virer à gauche direct to NIZ (FL 100 MAX). Ensuite jusqu'à BADOD. Pente théorique de montée 3.8% donnée par relief "Mont Vial" 5092 ft et pylône "Mont Agel" 4059 ft..</p> <p><i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN246, MN248 and turn left direct to NIZ (FL 100 MAX). Then to BADOD. . Theoretical climb gradient : 3.8 % determined by relief "Mont Vial" 5092 ft et pylon "Mont Agel" 4059 ft.</i></p>	Par CTL  By ATC	NIZ: FL 100 MAX
<b>OKTET 6X</b> DME critique/critical DME : NIL RFL > 195	<p>Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN224 et virer à droite (IAS MAX 210 kt) jusqu'à MN226 (7000 MNM). Puis jusqu'à AMIRO et OKTET. Pente théorique de montée 4.9 % donnée par relief "Montagne de Thiey" 5096 ft.</p> <p><i>Climb to MN222 (RWY 22L) on course 223° (respectively MN221 RWY 22R). Next turn left to MN223. Then to MN224 and turn right (IAS MAX 210 kt) to MN226 (7000 MNM). Then to AMIRO and OKTET. Theoretical climb gradient: 4.9% determined by relief "Montagne de Thiey" 5096 ft.</i></p>	FL 130	MN226: IAS MAX 210 kt MN226: 7000 MNM

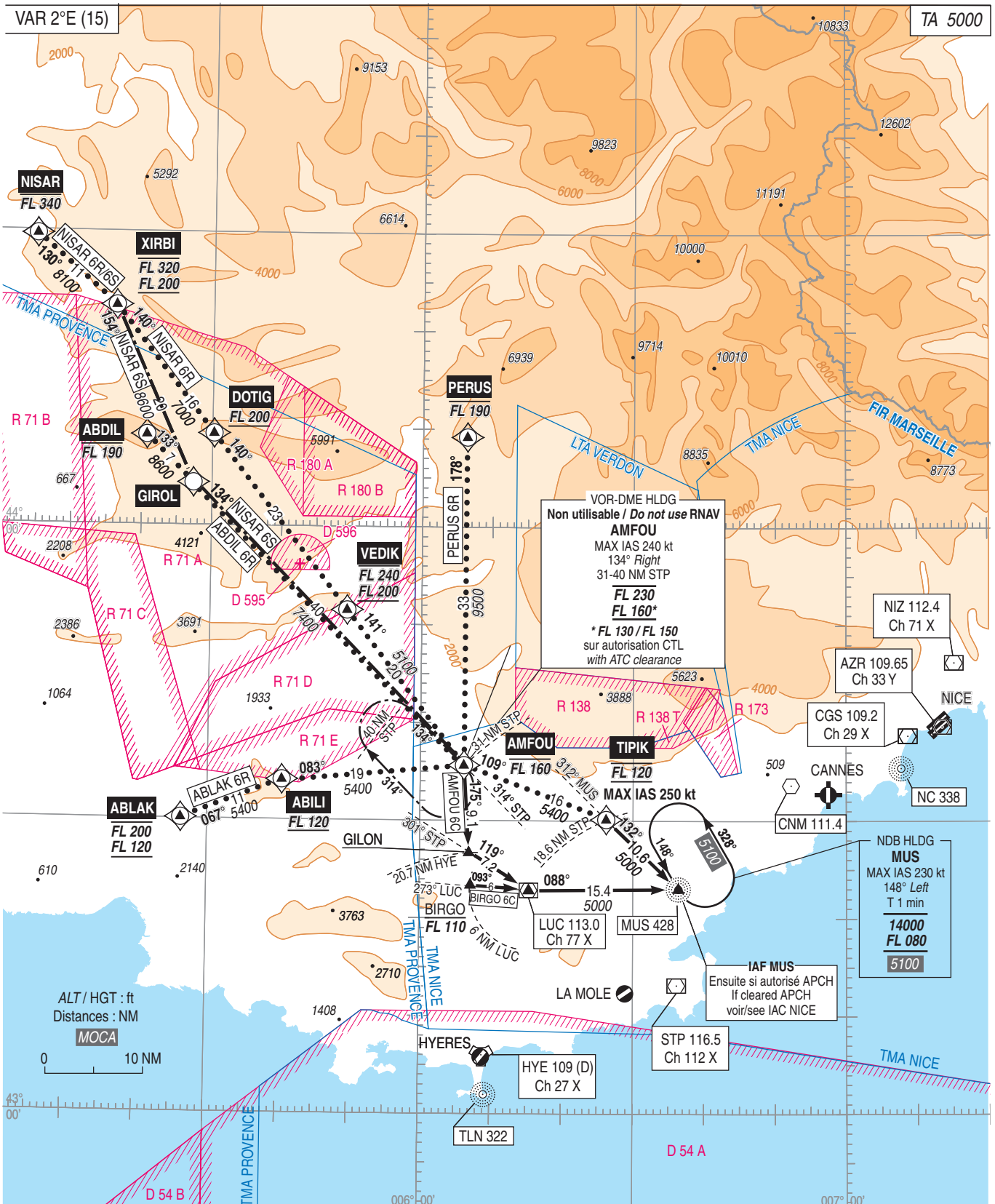


**NICE COTE D'AZUR**  
**STAR Secteur Ouest / West sector**  
**NISAR - ABDIL - PERUS - ABLAK - AMFOU - BIRGO**  
(Protégées pour/Protected for CAT A, B, C, D)

**IAF MUS**

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

..... RNAV 5  
- - - - - Sur instruction du CTL  
On ATC clearance




































**Panne de communications :**  
Afficher code 7600.  
Voir consignes particulières AD2 LFMN TEXT.

**Radiocommunication failure:**  
Set up code 7600.  
See particular instructions AD2 LFMN TEXT.

**NICE COTE D'AZUR**  
**STAR Secteur Ouest / West sector**  
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

**Points caractéristiques des cheminements STAR / Significant points for STAR description**

STAR	POINTS CARACTERISTIQUES <i>Significant points</i>	COORDONNEES <i>Coordinates</i>	REMARQUES <i>Remarks</i>
NISAR 6R RNAV	 NISAR	44° 29' 43.0" N - 005° 04' 17.0" E	FL 340 MAX
	 XIRBI	44° 22' 22.0" N - 005° 15' 56.0" E	FL 200 MIN, FL 320 MAX
	 DOTIG	44° 09' 23.0" N - 005° 30' 04.0" E	FL 200 MIN
	 VEDIK	43° 51' 26.0" N - 005° 49' 24.0" E	FL 200 MIN, FL 240 MAX
	 AMFOU	43° 35' 45.0" N - 006° 06' 04.0" E	FL 160 MAX
	 TIPIK	43° 30' 14.0" N - 006° 26' 04.0" E	@FL 120, IAS 250 kt MAX <sup>(1)</sup>
	 MUS	43° 23' 04.5" N - 006° 36' 22.9" E	
NISAR 6S RNAV	 NISAR	44° 29' 43.0" N - 005° 04' 17.0" E	FL 340 MAX
	 XIRBI	44° 22' 22.0" N - 005° 15' 56.0" E	FL 200 MIN, FL 320 MAX
	 GIROL	44° 04' 17.0" N - 005° 27' 17.0" E	
	 AMFOU	43° 35' 45.0" N - 006° 06' 04.0" E	FL 160 MAX
	 TIPIK	43° 30' 14.0" N - 006° 26' 04.0" E	@FL 120, IAS 250 kt MAX <sup>(1)</sup>
	 MUS	43° 23' 04.5" N - 006° 36' 22.9" E	
ABDIL 6R RNAV	 ABDIL	44° 09' 09.0" N - 005° 20' 31.0" E	FL 190 MAX
	 AMFOU	43° 35' 45.0" N - 006° 06' 04.0" E	FL 160 MAX
	 TIPIK	43° 30' 14.0" N - 006° 26' 04.0" E	@FL 120, IAS 250 kt MAX <sup>(1)</sup>
	 MUS	43° 23' 04.5" N - 006° 36' 22.9" E	
PERUS 6R RNAV	 PERUS	44° 09' 12.0" N - 006° 06' 12.0" E	FL 190 MAX
	 AMFOU	43° 35' 45.0" N - 006° 06' 04.0" E	FL 160 MAX
	 TIPIK	43° 30' 14.0" N - 006° 26' 04.0" E	@FL 120, IAS 250 kt MAX <sup>(1)</sup>
	 MUS	43° 23' 04.5" N - 006° 36' 22.9" E	
ABLAK 6R RNAV	 ABLAK	43° 30' 05.0" N - 005° 26' 18.0" E	FL 120 MIN, FL 200 MAX
	 ABILI	43° 34' 04.0" N - 005° 40' 29.0" E	FL 120 MIN
	 AMFOU	43° 35' 45.0" N - 006° 06' 04.0" E	FL 160 MAX
	 TIPIK	43° 30' 14.0" N - 006° 26' 04.0" E	@FL 120, IAS 250 kt MAX <sup>(1)</sup>
	 MUS	43° 23' 04.5" N - 006° 36' 22.9" E	
AMFOU 6C NON RNAV	 AMFOU	43° 35' 45.0" N - 006° 06' 04.0" E	@FL 110
	 GILON	43° 26' 39.0" N - 006° 06' 54.0" E	
	 LUC	43° 22' 58.0" N - 006° 15' 21.3" E	
	 MUS	43° 23' 04.5" N - 006° 36' 22.9" E	
BIRGO 6C NON RNAV	 BIRGO	43° 23' 30.0" N - 006° 07' 11.0" E	FL 110 MAX
	 LUC	43° 22' 58.0" N - 006° 15' 21.3" E	
	 MUS	43° 23' 04.5" N - 006° 36' 22.9" E	

(1) @ signifie/mean: "exactement à/exactly at".

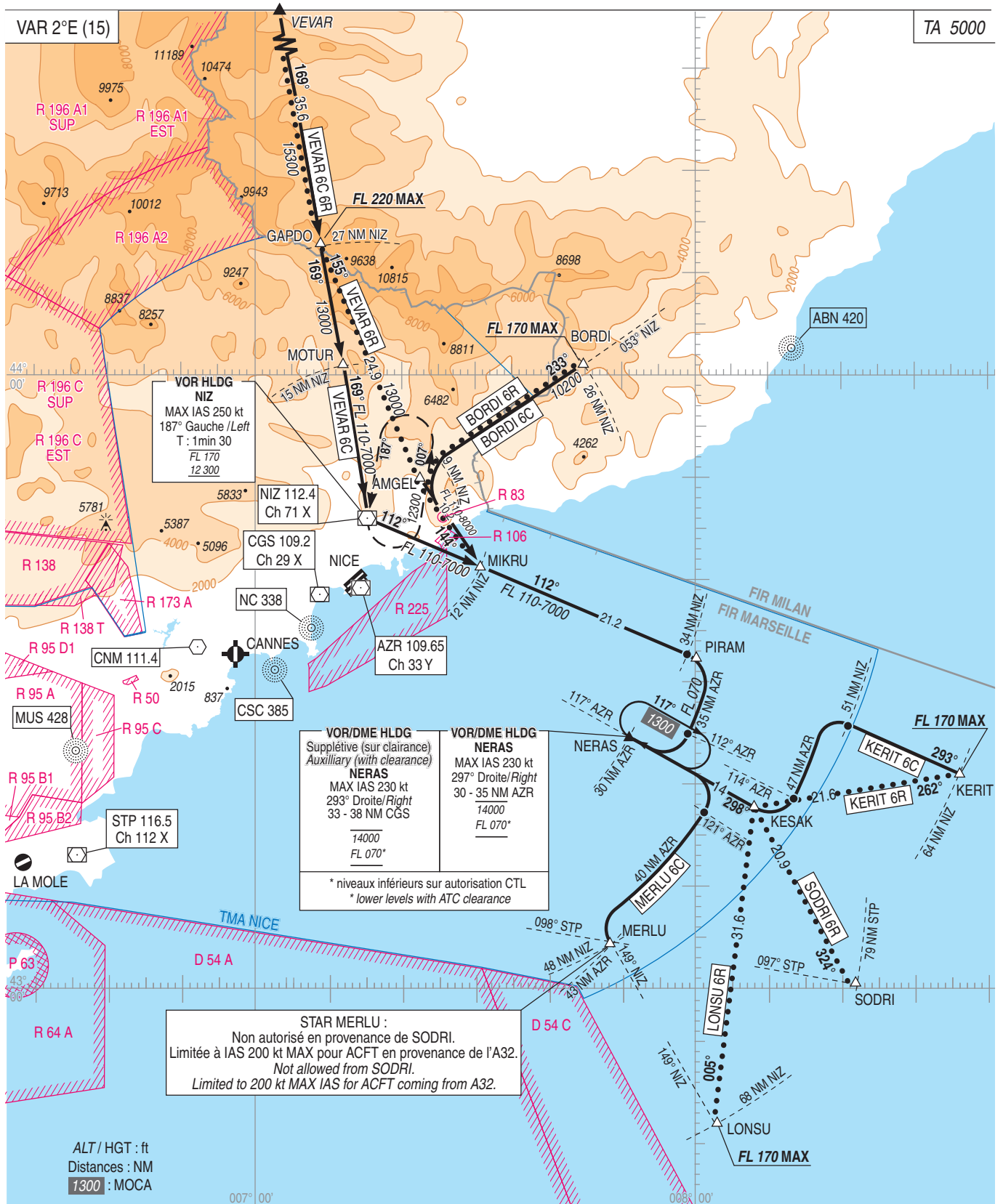


**NICE COTE D'AZUR**  
**STAR Secteurs Nord, Est et Sud-Est / STAR North, East and South-East Sectors**  
(Protégées pour/Protected for CAT A,B,C,D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

--- Sur instruction du CTL  
On ATC clearance

..... RNAV 5



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS****NICE COTE D'AZUR***Instrument approach*

CAT A B C D

ALT AD : 12, THR : 11 (1 hPa)

FNA **RNAV** (GNSS) Z RWY 04L**MINIMA LPV**

Les MINIMA LPV standard ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LPV et pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2.5 %.

**LPV MNM**

The standard ILS MNM below are determined for ACFT performing a LPV procedure and which are able to maintain a climbing slope greater than 2.5% during a missed APCH.

Pente API Missed APCH slope	CAT	DA (H) (ft)	RVR (m)	OCH (ft)
3 % *	A	<b>220</b> (210)	1200	205
	B	<b>230</b> (220)	1200	215
	C	<b>300</b> (280)	1300	280
	D	<b>300</b> (290)	1400	289
4 % *	A	<b>220</b> (200)	1200	185
	B	<b>220</b> (200)	1200	198
	C	<b>220</b> (210)	1200	206
	D	<b>230</b> (220)	1200	216

**MINIMA LNAV/VNAV**

Les MINIMA LNAV/VNAV standard ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LNAV/VNAV et pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2.5 %.

**LNAV/VNAV MNM**

The standard LNAV/VNAV MNM below are determined for ACFT performing a LNAV/VNAV procedure and which are able to maintain a climbing slope greater than 2.5% during a missed APCH.

Pente API Missed APCH slope	CAT	DA (H) (ft)	RVR (m)	OCH (ft)
3 % *	A	<b>460</b> (450)	1500	442
	B	<b>470</b> (460)	1500	454
	C	<b>490</b> (480)	2200	475
	D	<b>520</b> (510)	2400	504
4 % *	A	<b>340</b> (330)	1500	324
	B	<b>350</b> (340)	1500	336
	C	<b>370</b> (360)	1600	359
	D	<b>410</b> (400)	1800	391
5 % *	A	<b>330</b> (320)	1400	317
	B	<b>340</b> (330)	1500	323
	C	<b>340</b> (330)	1500	327
	D	<b>350</b> (340)	1500	337

\* Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.

\* For public transport operations, the use of these minima must take into account the failure of one engine during a missed APCH.

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

*Instrument approach*

CAT A B C D

ALT AD : 12, THR : 11 (1 hPa)

FNA ILS ou/or LOC RWY 04L

**MINIMA ILS**

Les MINIMA ILS standard ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure ILS et pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2.5 %.

**ILS MNM**

The standard ILS MNM below are determined for ACFT performing an ILS procedure and which are able to maintain a climbing slope greater than 2.5% during a missed APCH.

Pente API <i>Missed APCH slope</i>	CAT	DA (H) (ft)	RVR (m)	OCH (ft)
3 % *	A	<b>220</b> (210)	1200	205
	B	<b>230</b> (220)	1200	215
	C	<b>290</b> (280)	1300	279
	D	<b>300</b> (290)	1400	289
4 % *	A	<b>220</b> (200)	1200	170
	B	<b>220</b> (200)	1200	180
	C	<b>220</b> (200)	1200	190
	D	<b>220</b> (200)	1200	200

\* Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.

\* For public transport operations, the use of these minima must take into account the failure of one engine during a missed APCH.

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

*Instrument approach*

CAT A B C D

ALT AD : 12, THR : 11 (1 hPa)

ILS ou/or LOC RWY 04L

**MINIMA ILS**

Les MINIMA ILS standard ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure ILS et pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2.5 %.

**ILS MNM**

The standard ILS MNM below are determined for ACFT performing an ILS procedure and which are able to maintain a climbing slope greater than 2.5% during a missed APCH.

Pente API <i>Missed APCH slope</i>	CAT	DA (H) (ft)	RVR (m)	OCH (ft)
3 % *	A	<b>220</b> (210)	1200	205
	B	<b>230</b> (220)	1200	215
	C	<b>290</b> (280)	1300	279
	D	<b>300</b> (290)	1400	289
4 % *	A	<b>220</b> (200)	1200	170
	B	<b>220</b> (200)	1200	180
	C	<b>220</b> (200)	1200	190
	D	<b>220</b> (200)	1200	200

\* Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.

\* For public transport operations, the use of these minima must take into account the failure of one engine during a missed APCH.

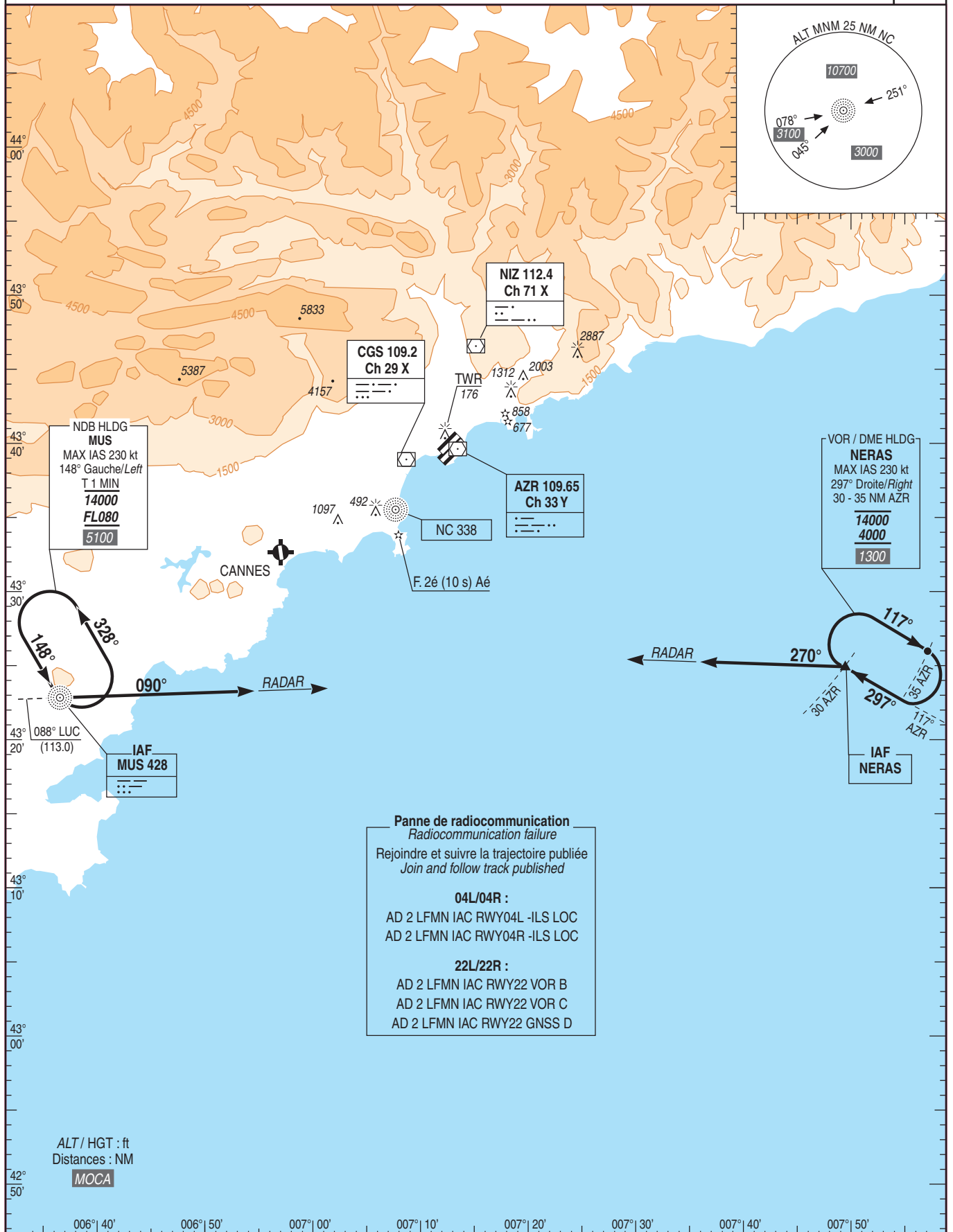
**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*  
CAT A B C D

**NICE COTE D'AZUR**

**INA RNAV CONV RWY 04R - 22L - 04L - 22R**

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

VAR  
2°E  
(15)



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

CAT A B C D

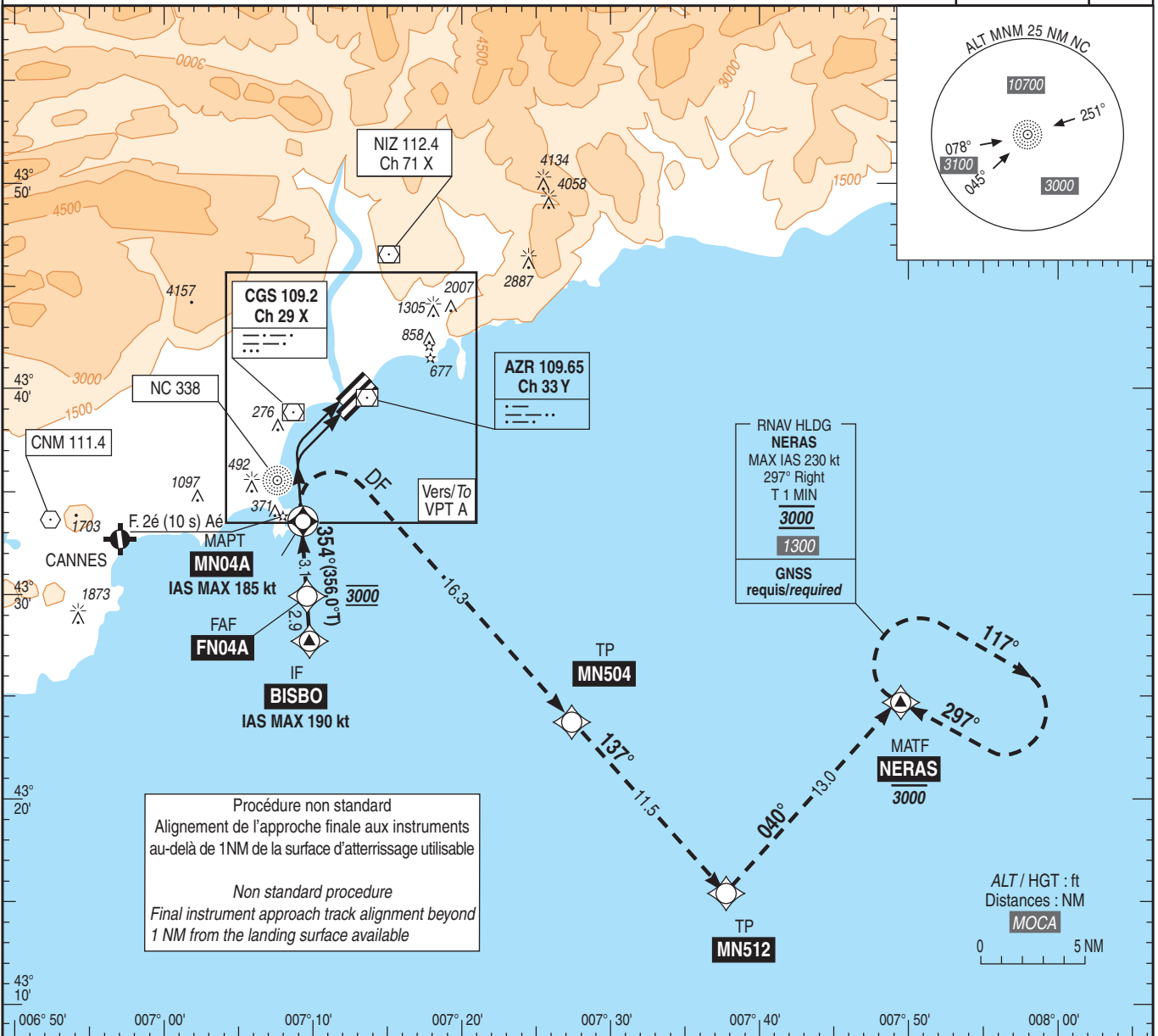
ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

FNA RNAV A (GNSS) RWY 04L/04R

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

RNP APCH

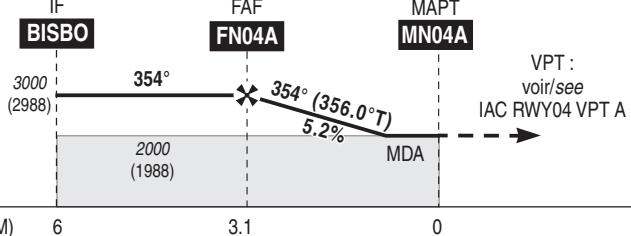
VAR  
2°E  
(15)



Procédure non standard  
Alignement de l'approche finale aux instruments  
au-delà de 1NM de la surface d'atterrissage utilisable

Non standard procedure  
Final instrument approach track alignment beyond  
1 NM from the landing surface available

TA : 5000



API : Au MAPT MN04A, tourner à **droite** (IAS MAX 185 kt) direct vers MN504 en montée vers **3000 MAX** (2988) puis vers MN512 et tourner à **gauche** vers NERAS.  
A NERAS intégrer l'attente à **3000** (2988).

Missed APCH : At MAPT MN04A, turn **right**, (MAX IAS 185 kt) direct to MN504 climbing up to **3000 MAX** (2988), then proceed to MN512 and turn **left** to NERAS.  
At NERAS join holding pattern at **3000** (2988).

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres.

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT A	
	MDA (H)	VIS
A	2000 (1990)	10000
B		
C		
D		

**Conditions de mise en service RNAV A (GNSS) RWY 04 :**  
 Visibilité > 10 km } dans le secteur sud-ouest  
 Plafond > 3000 ft } de l'aérodrome

**Conditions needed to use RNAV A (GNSS) RWY 04 :**  
 Visibility > 10 km } in the South-West  
 Ceiling > 3000 ft } area of the aerodrome

Observations / Remarks : Base OCH / OCH base : NIL.



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

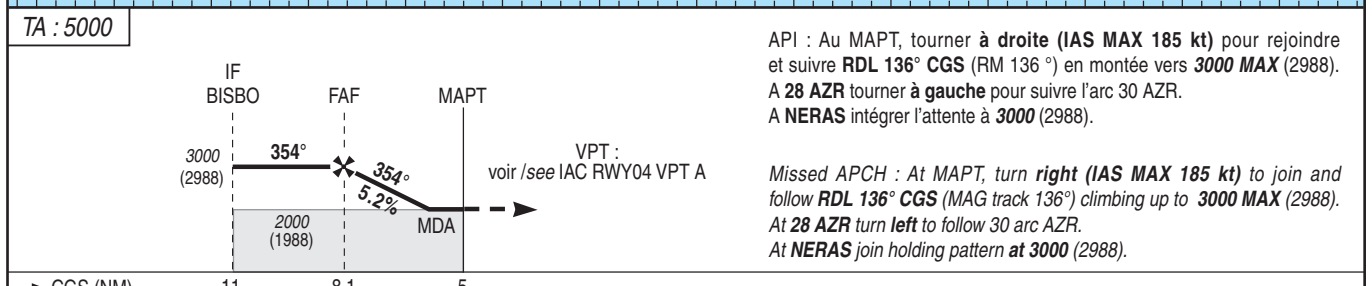
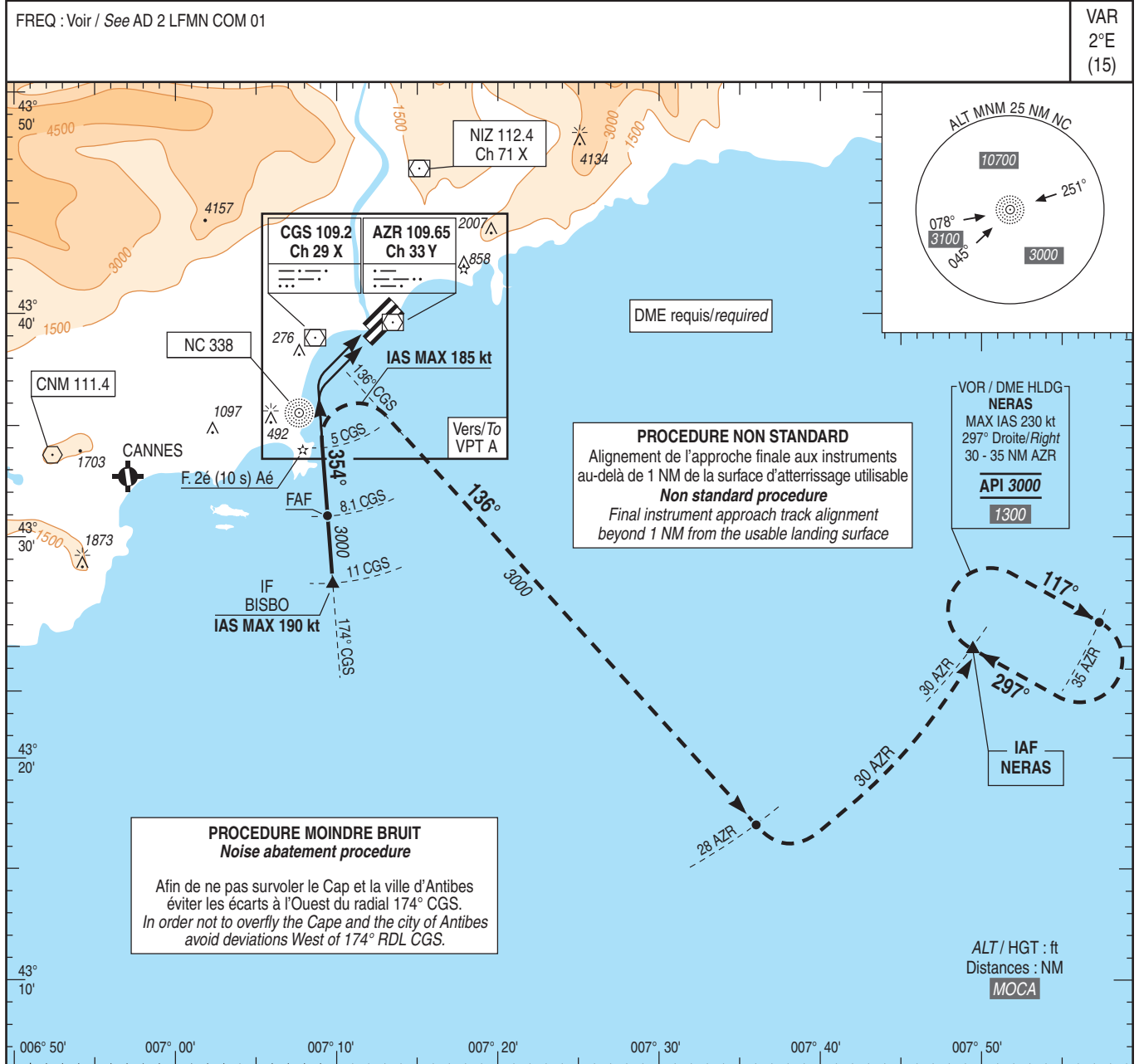
**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

FNA VOR A RWY 04L/04R



MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres. REF HGT : ALT AD

CAT	VPT A		DME CGS	NM	8	7	6
	MDA (H)	VIS					
A	2000 (1990)	10000	ALT	2960	2640	2320	<b>Conditions de mise en service FNA VOR A RWY 04L/04R :</b> Visibilité > 10 km } dans le secteur Sud-Ouest Plafond > 3000 ft } de l'aérodrome <b>Conditions needed to use FNA VOR A RWY 04L/04R :</b> Visibility > 10 km } in the South-West Ceiling > 3000 ft } area of the aerodrome
B							
C							
D							

Observations / Remarks : Base OCH / OCH base : NIL.

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

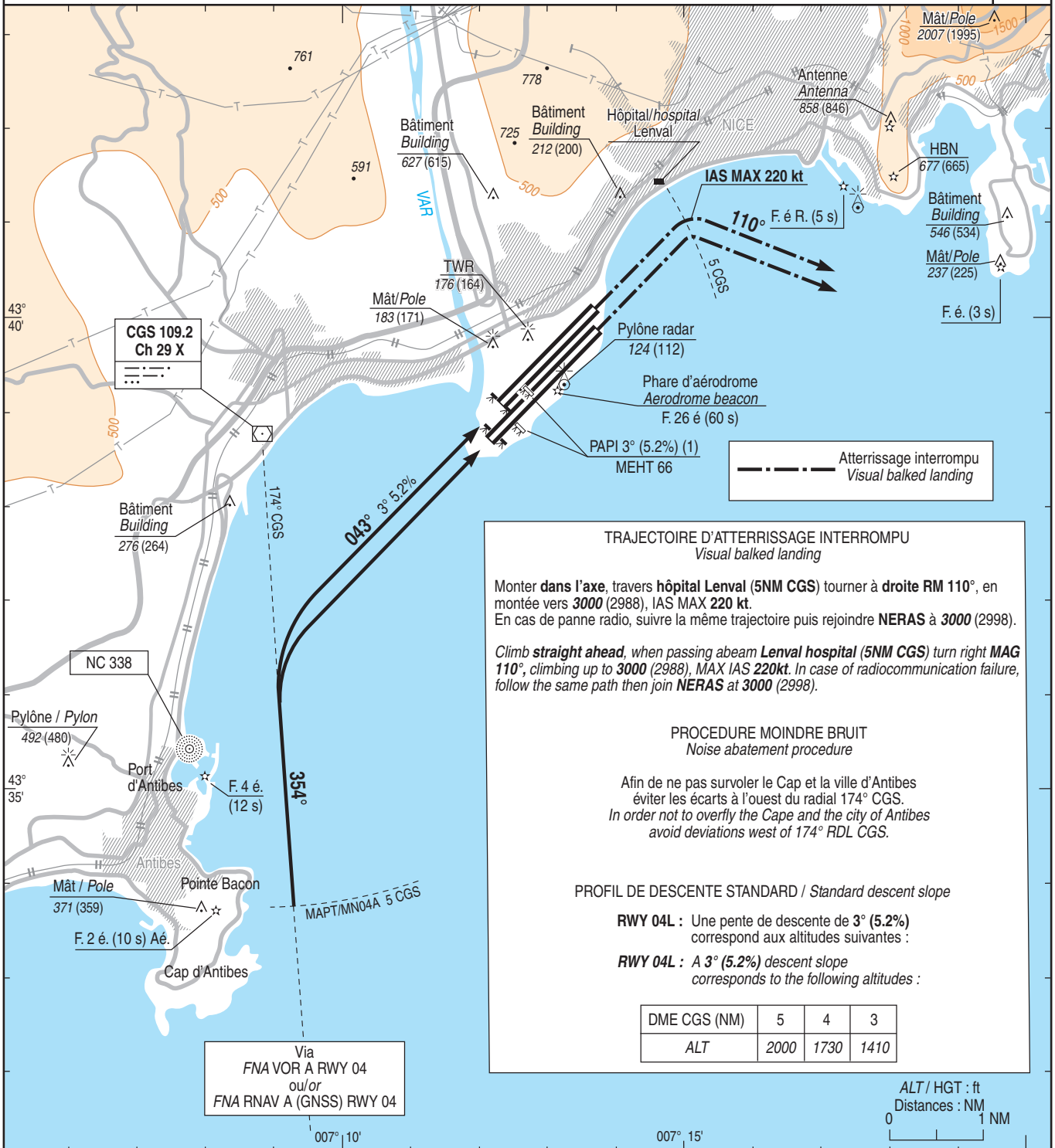
CAT A B C D

ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

VPT A RWY 04L/04R

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

VAR  
2°E  
(15)



**TRAJECTOIRE D'ATERRISSAGE INTERROMPU**  
Visual bailed landing

Monter dans l'axe, travers hôpital Lénval (5NM CGS) tourner à droite RM 110°, en montée vers 3000 (2988), IAS MAX 220 kt.  
En cas de panne radio, suivre la même trajectoire puis rejoindre NERAS à 3000 (2998).

*Climb straight ahead, when passing abeam Lénval hospital (5NM CGS) turn right MAG 110°, climbing up to 3000 (2988), MAX IAS 220kt. In case of radiocommunication failure, follow the same path then join NERAS at 3000 (2998).*

**PROCEDURE MOINDRE BRUIT**  
Noise abatement procedure

Afin de ne pas survoler le Cap et la ville d'Antibes évitez les écarts à l'ouest du radial 174° CGS.  
*In order not to overfly the Cape and the city of Antibes avoid deviations west of 174° RDL CGS.*

**PROFIL DE DESCENTE STANDARD / Standard descent slope**

**RWY 04L** : Une pente de descente de 3° (5.2%) correspond aux altitudes suivantes :

**RWY 04R** : A 3° (5.2%) descent slope corresponds to the following altitudes :

DME CGS (NM)	5	4	3
ALT	2000	1730	1410

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres.

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT A	
	MDA (H)	VIS
A	2000 (1900)	10000
B		
C		
D		

**Conditions de mise en service VPT A :**  
 Visibilité > 10 km } dans le secteur Sud-Ouest  
 Plafond > 3000 ft } de l'aérodrome

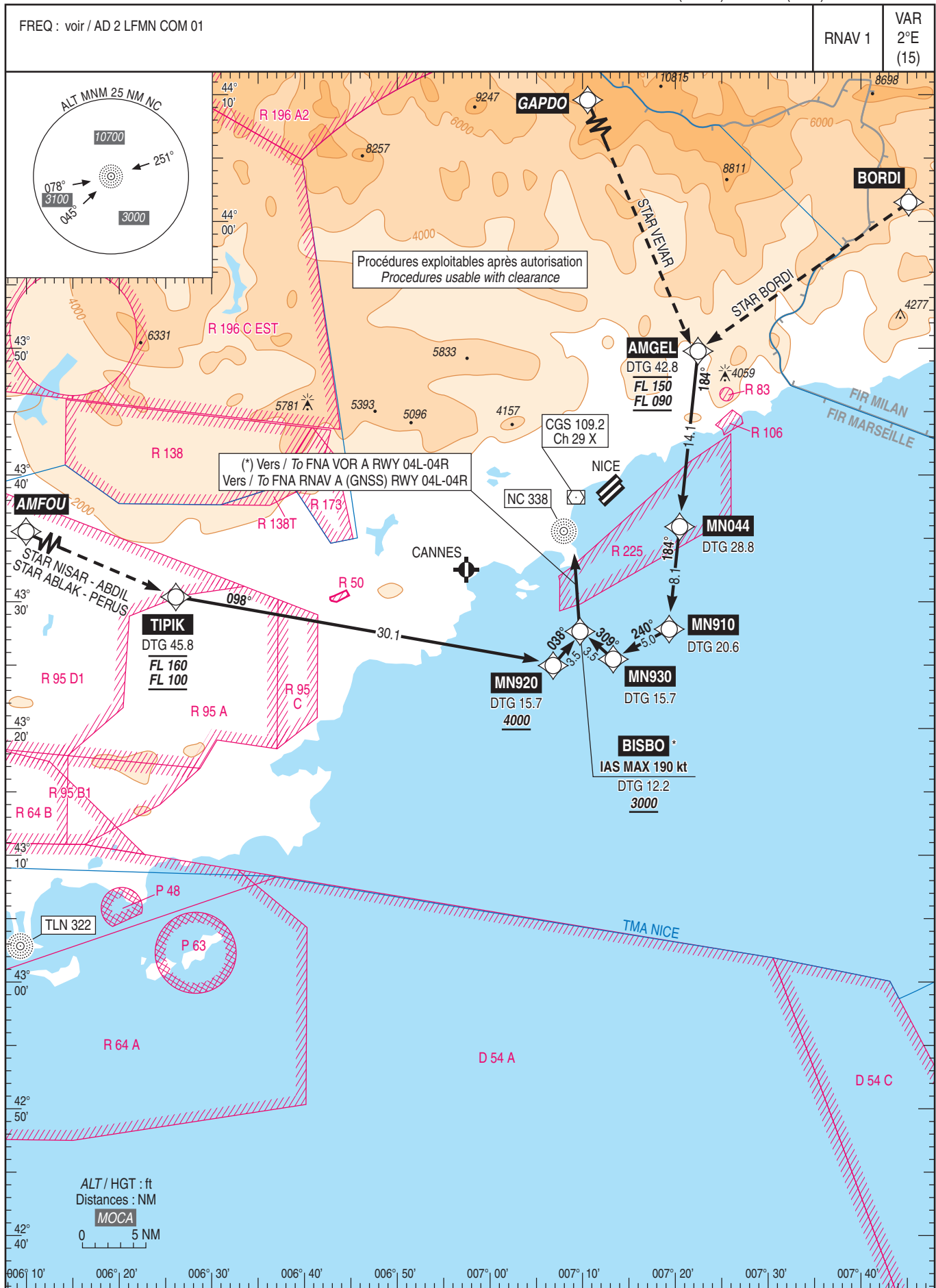
**Conditions needed to use VPT A :**  
 Visibility > 10 km } in the South-West  
 Ceiling > 3000 ft } area of the aerodrome

Observations/remarks : PAPI RWY 04L. Portée limitée à 7000 m. / PAPI RWY 04L. Scope limited to 7000 m.  
(1) PAPI RWY 04L/R obligatoire/mandatory.

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
Instrument approach  
CAT A B C D

NICE COTE D'AZUR

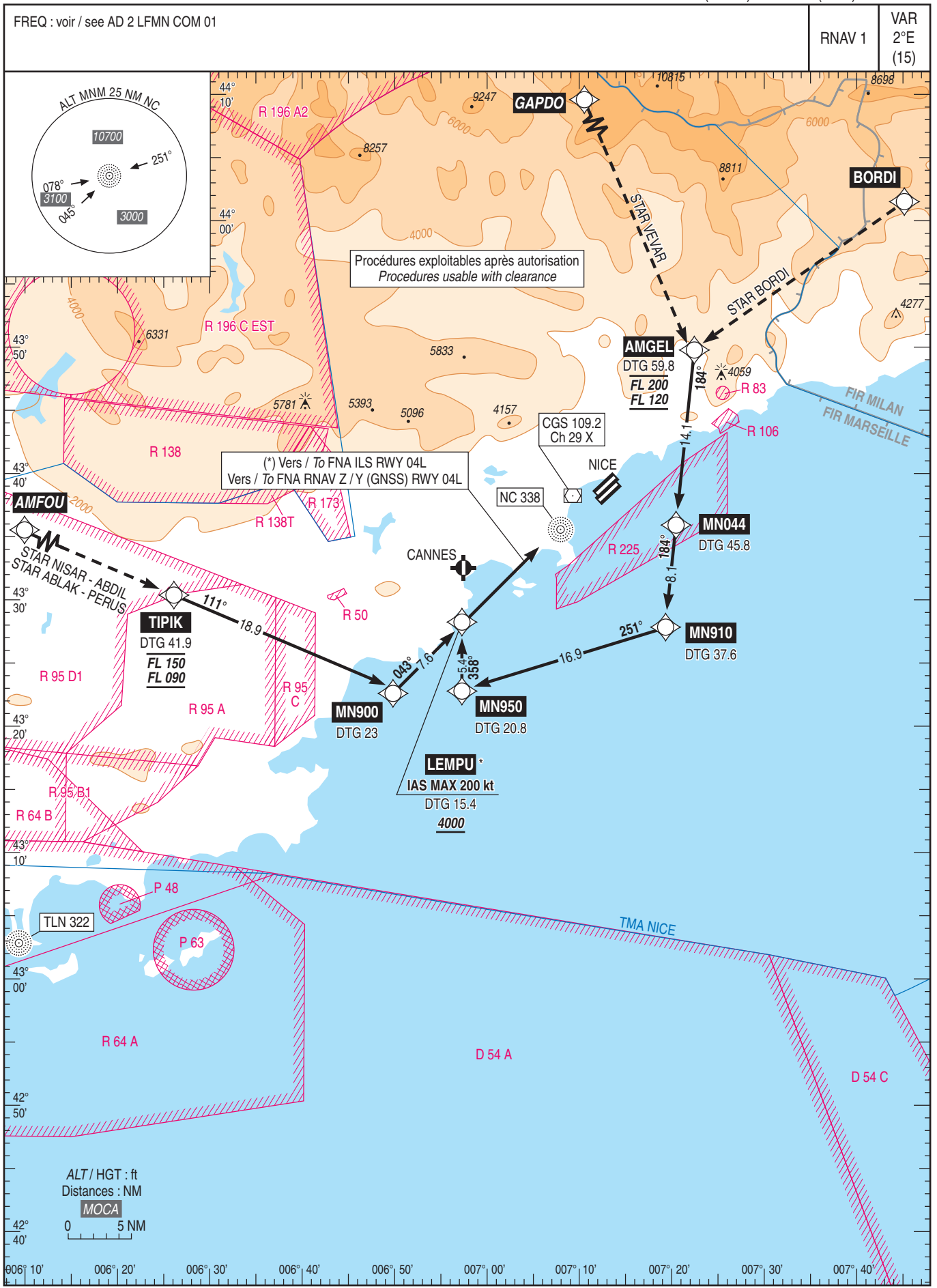
INA RNAV (GNSS) **BISBO** (CDO) RWY 04L-04R



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*  
CAT A B C D

**NICE COTE D'AZUR**

INA RNAV (GNSS) **LEMPU** (CDO) RWY 04L





**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

CAT A B C D

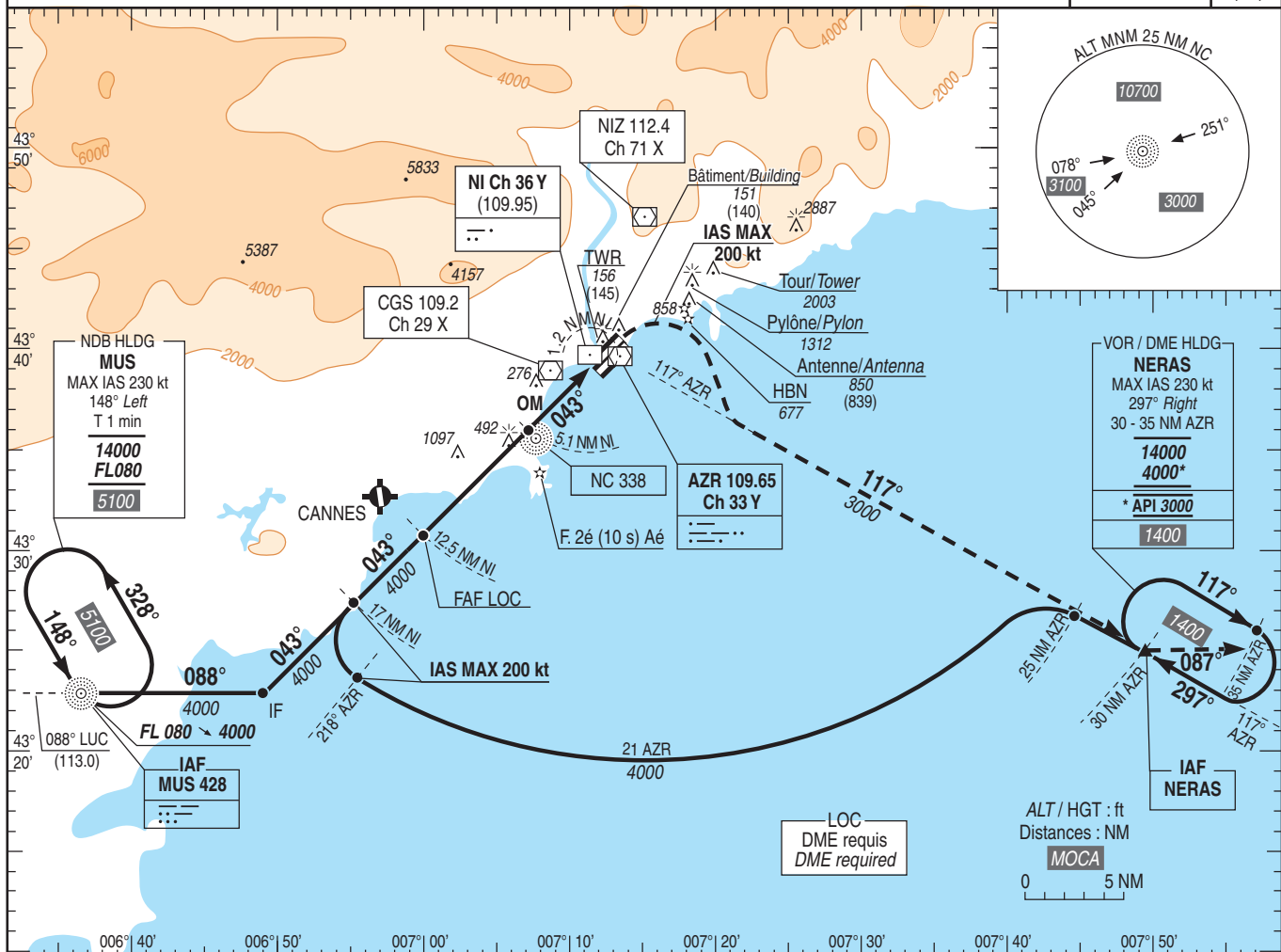
ALT AD : 12, THR : 11 (1 hPa)

ILS ou/ou LOC RWY 04L

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

**Procédure à utiliser en cas de panne de radiocommunication**  
Procedure to use in case of radiocommunication failure

<b>ILS - DME</b>	VAR
NI 109.95	2°E
RDH : 50	(15)



	IF	FAF LOC	NC OM	MAPT LOC	MDA	DA	
→ THR (NM)	12.4	9.2	5.0	2.9	0.9	1.2	
→ DME NI (NM)	12.5	9.3	5.1	3.0	1.0	1.2	

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres. REF HGT : ALT THR

CAT	ILS API 2.5%			LOC+DME NI			MVL / Circling		DME NI						
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	12	11	10	9	8	7
A	250 (240)	1200	231				770 (760)	3500	ALT	3840	3520	3200	2880	2560	2240
B	260 (250)	1300	241	390 (380)	1700	377	770 (760)	3500	(HGT)	(3829)	(3509)	(3189)	(2869)	(2549)	(2229)
C	390 (380)	1700	378				1700 (1690)	5000		6	5	4	3	2	1
D	400 (390)	1800	388				2420 (2410)	5000		1920	1610	1290	970	650	330
	400 (390)	1800	388							(1909)	(1599)	(1279)	(959)	(639)	(319)

Observations / Remarks : (1) Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API. (1) For public transport operations, engine failure during missed APCH must be taken into account to use these minima.  
 (2) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes. / Circling prohibited North-West of RWY.  
 (3) Pour minimums particuliers, voir verso. / For special minima, see overleaf.  
 PAPI RWY04L - portée limitée à 7000 m / scope limited to 7000 m

NC - THR	5.0 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		4 min 16	3 min 31	2 min 59	2 min 36	2 min 18	2 min 05	1 min 52	1 min 37
		370	450	530	610	685	770	845	980

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

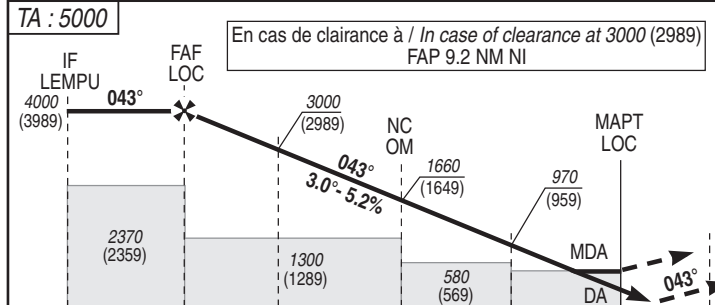
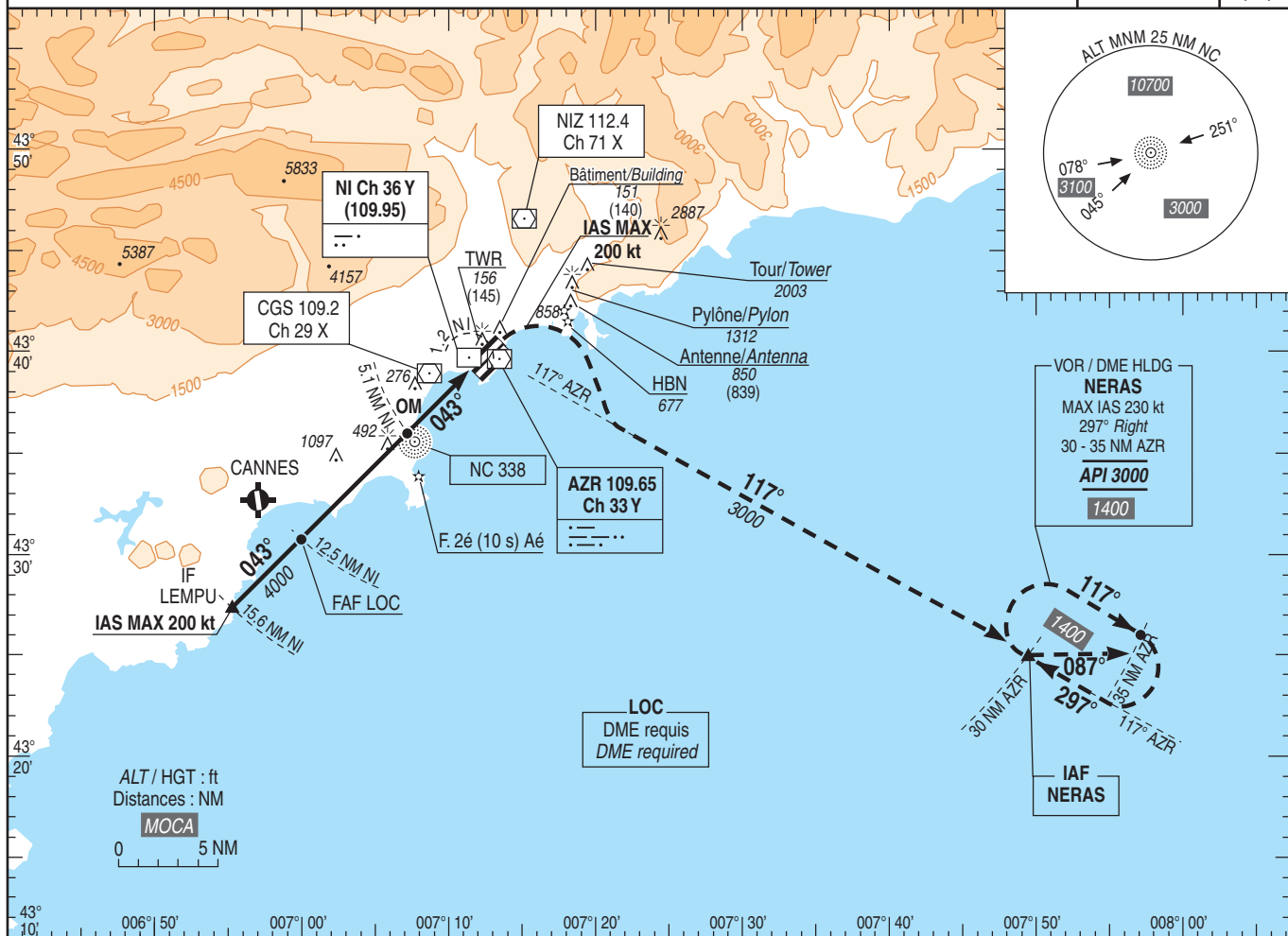
CAT A B C D

ALT AD : 12, THR : 11 (1 hPa)

FNA ILS ou/ou LOC RWY 04L

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

<b>ILS - DME</b>	<b>VAR</b>
<b>NI 109.95</b>	<b>2°E</b>
<b>RDH : 50</b>	<b>(15)</b>



API : Monter dans l'axe. A 1.2 NI, tourner à droite en montée. Ensuite rejoindre et suivre RDL 117° AZR (RM 117°) vers NERAS (RDL 113° CGS vers NERAS supplétive en cas d'indisponibilité du VOR AZR) en montée vers 3000 (2989). A NERAS, tourner à gauche RM 087° pour intégrer l'attente. Monter à 1200 (1189) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead. At 1.2 NI, turn right climbing. Then intercept and follow RDL 117° AZR (MAG 117°) to NERAS (RDL 113° CGS to NERAS auxiliary in case of failure of AZR VOR) climbing up to 3000 (2989). At NERAS, turn left MAG 087° to join holding. Climb up to 1200 (1189) prior to level acceleration.

→ THR (NM)	12.4	9.2	5.0	2.9	0.9	
→ DME NI (NM)	12.5	9.3	5.1	3.0	1.0	1.2

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres. REF HGT : ALT THR

CAT	ILS (1) (3) API 2.5%			LOC+DME NI			MVL / Circling (2)		DME NI						
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	12	11	10	9	8	7
A	250 (240)	1200	231				770 (760)	3500	ALT	3840	3520	3200	2880	2560	2240
B	260 (250)	1300	241	390 (380)	1700	377	770 (760)	3500	(HGT)	(3829)	(3509)	(3189)	(2869)	(2549)	(2229)
C	390 (380)	1700	378				1700 (1690)	5000							
D	400 (390)	1800	388				2420 (2410)	5000							
DL	400 (390)	1800	388							6	5	4	3	2	1
										1920	1610	1290	970	650	330
										(1909)	(1599)	(1279)	(959)	(639)	(319)

Observations / Remarks : (1) Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API. (1) For public transport operations, engine failure during missed APCH must be taken into account to use these minima. (2) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes. / Circling prohibited North-West of RWY. (3) Pour minima particuliers, voir verso. / For special minima, see overleaf. PAPI RWY04L - portée limitée à 7000 m / scope limited to 7000 m

NC - THR	5.0 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		4 min 16	3 min 31	2 min 59	2 min 36	2 min 18	2 min 05	1 min 52	1 min 37
		370	450	530	610	685	770	845	980



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

CAT A B C D

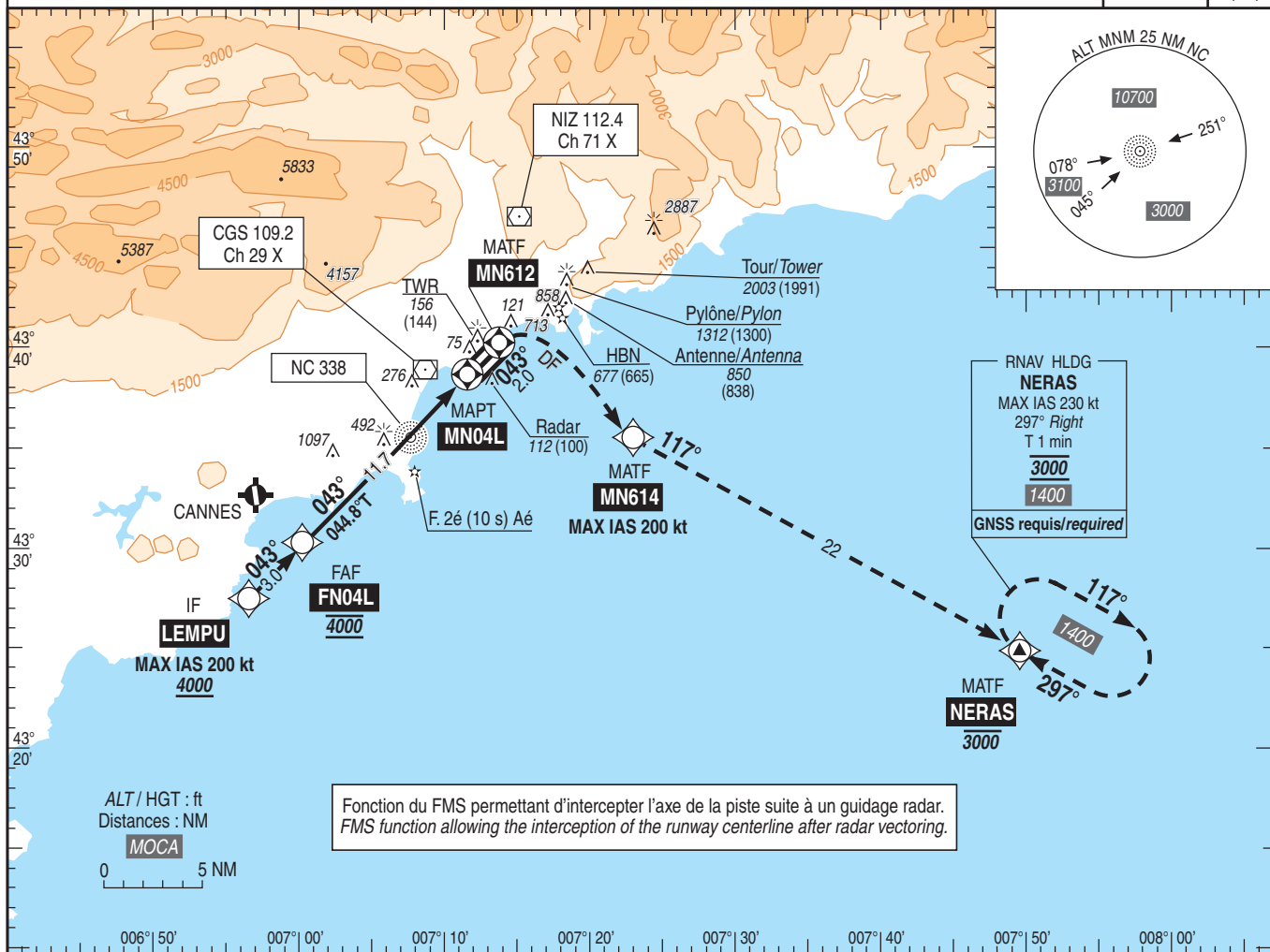
ALT AD : 12 (1 hPa), DTHR : 11

FNA RNAV (GNSS) Y RWY 04L

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

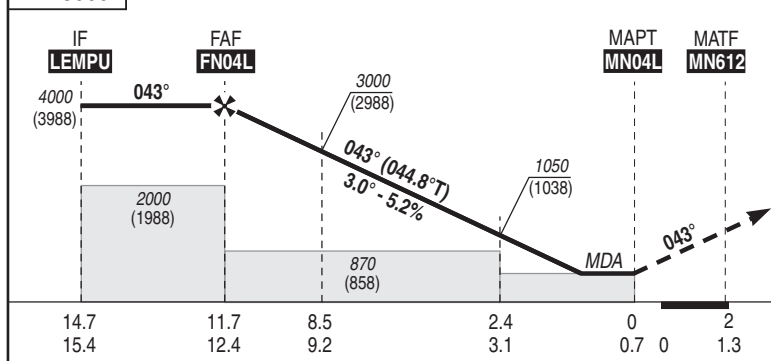
RNP APCH

VAR  
2°E  
(15)



Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar.  
FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.

TA : 5000



API : Monter vers **MN612** puis tourner à **droite** direct vers **MN614** (MAX IAS 200 kt) puis poursuivre vers **NERAS** en montée vers **3000** (2988) pour intégrer l'attente.  
Monter à **1200** (1188) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH: Climb to **MN612** then turn **right** direct to **MN614** (MAX IAS 200 kt) and then join **NERAS** climbing to **3000** (2988) to enter holding.  
Climb up to **1200** (1188) prior to level acceleration.

→ MN04L (NM)  
→ DTHR 04L (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres. REF HGT : ALT AD

CAT	LNAV API 2.5%			LNAV API 3%			LNAV API 4%			MVL / Circling <sup>(1)</sup>		DIST MN04L	11	10	9	8	7	6
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS							
A	630 (610)	1500	609	440 (420)	1500	420		1500		770 (760)	3500	3790 (3778)	3470 (3458)	3150 (3138)	2830 (2818)	2510 (2498)	2190 (2178)	
B	650 (640)	1500	632	460 (450)	1500	448	390 (380)	1500	376	770 (760)	3500	1880 (1868)	1560 (1548)	1240 (1228)	920 (908)	600 (588)		
C	670 (660)	2400	655	490 (480)	2200	476		1700		1700 (1690)	5000							
D	690 (680)	2400	675	520 (500)	2300	499		1700		2420 (2410)	5000							

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / Circling prohibited North-West of RWY.  
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir/see AIP ENR 1.5  
PAPI RWY04L - portée limitée à 7000 m / scope limited to 7000 m

FN04L - MN04L	11.7 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
		10 min 01	8 min 15	7 min 01	6 min 06	5 min 24	4 min 50	4 min 23	3 min 48
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

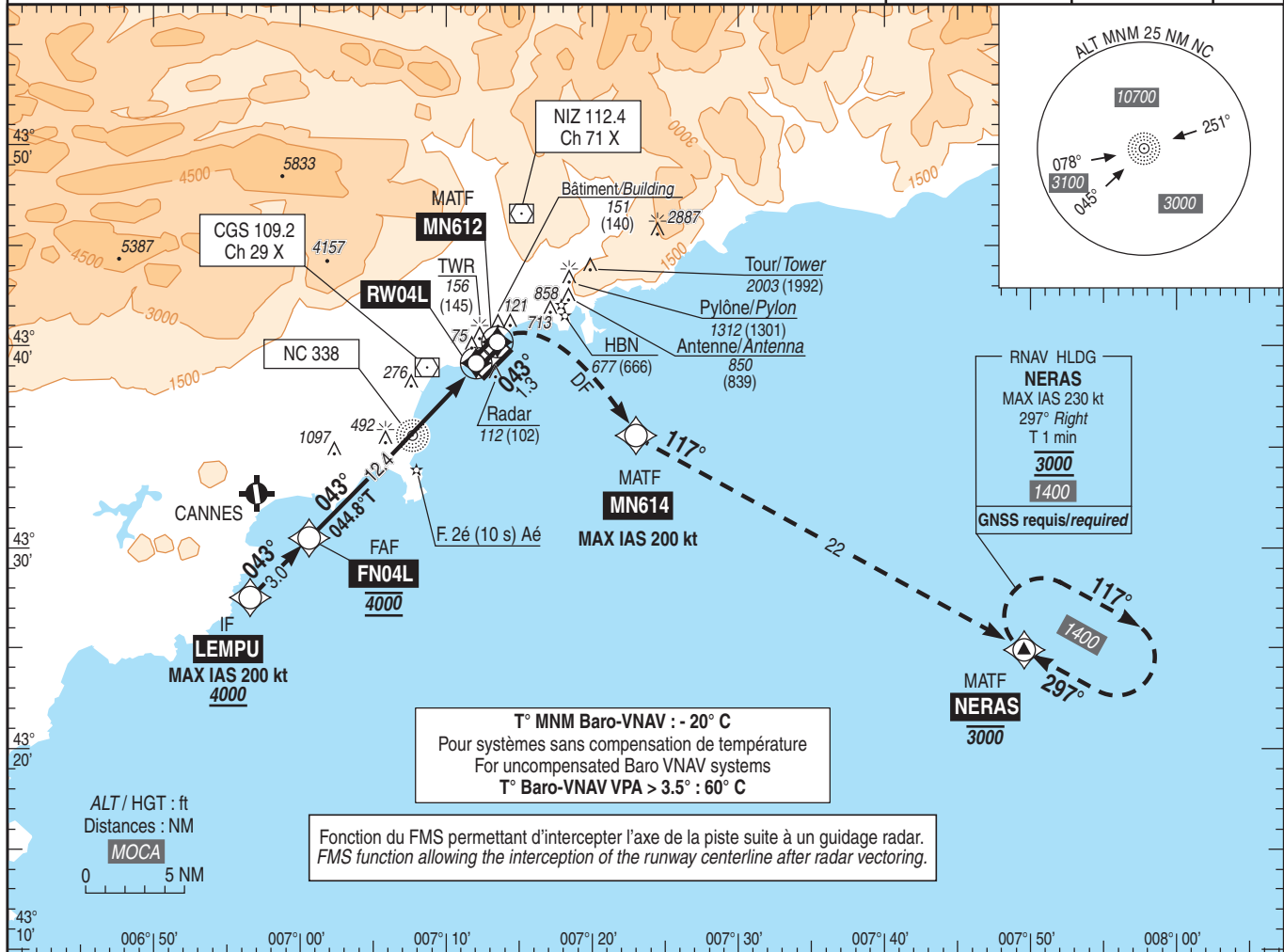
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 12, DTHR : 11 (1 hPa)

FNA RNAV (GNSS) Z RWY 04L (LPV, LNAV/VNAV ONLY)

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01	RNP APCH SBAS requis/required ou/or Baro VNAV requis/required	EGNOS <b>50045</b> <b>E04A</b> RDH : 49	VAR 2°E (15)
------------------------------------	--	--	--------------------



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres. REF HGT : ALT DTHR

CAT	LPV (2) API 2.5%			LNAV/VNAV (2) API 2.5%			MVL / Circling (1)	
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	250 (240)	1200	231	600 (590)	1500	582	770 (760)	3500
B	260 (250)	1300	241	610 (600)	1500	594	770 (760)	3500
C	390 (380)	1700	378	630 (620)	2400	614	1700 (1690)	5000
D	400 (390)	1800	388	660 (650)	2400	641	2420 (2410)	5000

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / Circling prohibited North-West of RWY  
 Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see AIP ENR 1.5  
 (2) Pour minimums particuliers, voir IAC RWY04R FNA GNSS Z MINIMA. / For special minima, see IAC RWY04R FNA GNSS Z MINIMA.  
 PAPI RWY04L - portée limitée à 7000 m / scope limited to 7000 m

FN04L - RWY04L (NM)	12.4	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		10 min 36	8 min 44	7 min 25	6 min 27	5 min 43	5 min 07	4 min 38	4 min 01
		370	450	530	610	685	765	845	980

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

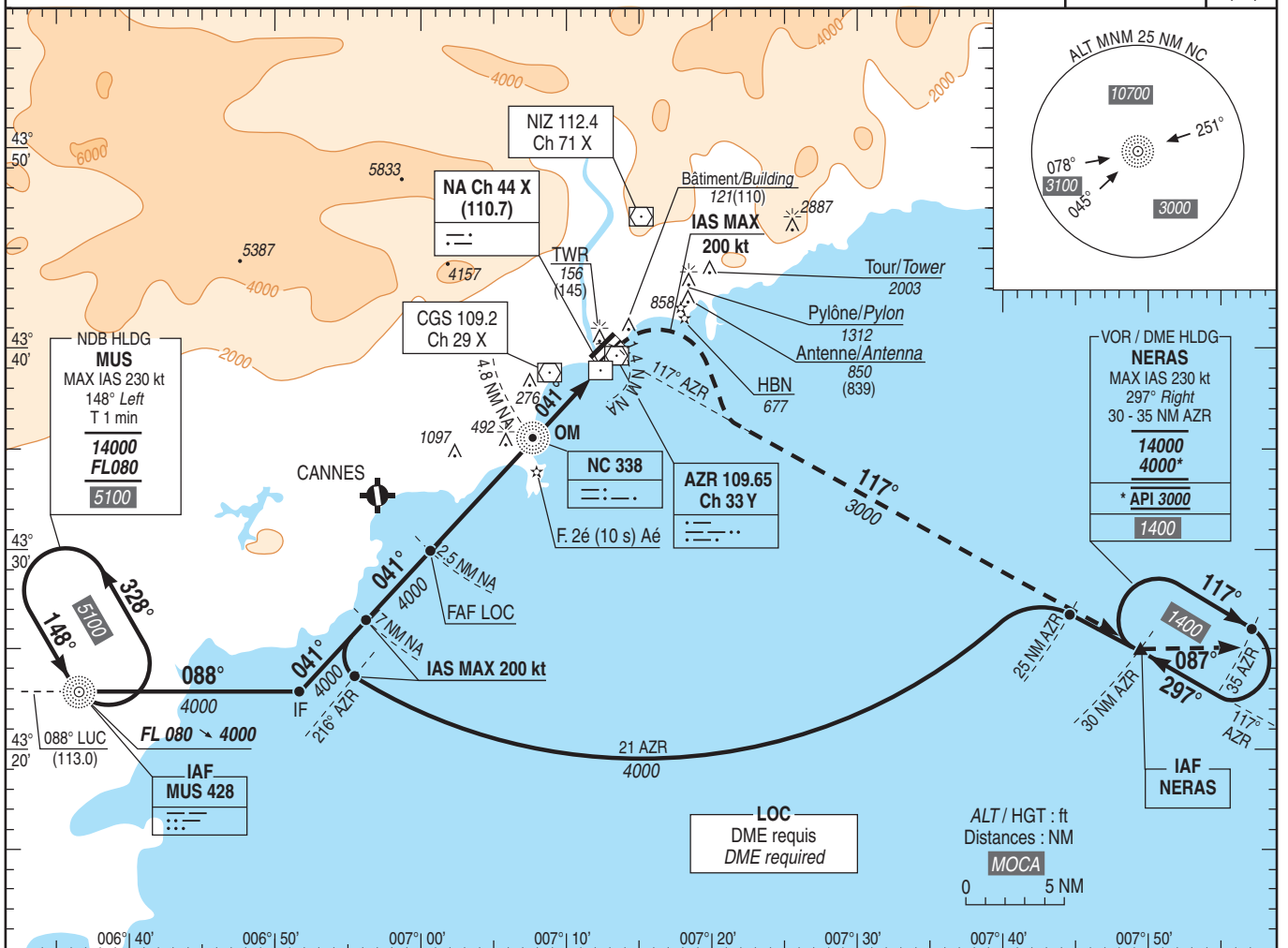
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 12, THR : 10 (1 hPa)

ILS ou/ou LOC RWY 04R

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01	<b>Procédure à utiliser en cas de panne de radiocommunication</b> <i>Procedure to use in case of radiocommunication failure</i>	<b>ILS - DME</b> NA 110.7 RDH : 52	VAR 2°E (15)
------------------------------------	--	--	--------------------



	→ THR (NM)	12.4	9.2	4.6	2.6	0.8	1.4
	→ DME NA (NM)	12.5	9.3	4.8	2.7	1.0	1.4

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres. REF HGT : ALT THR

CAT	ILS API 2.5%			ILS API 3%			LOC+DME NA			MVL / Circling <sup>(1)</sup>		DME NA						
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	12	11	10	9	8	7
A	260 (250)	1300	210	260 (250)	1300	186				770 (760)	3500	ALT	3840	3520	3200	2880	2560	2240
B	260 (250)	1300	220	260 (250)	1300	195				770 (760)	3500	(HGT)	(3830)	(3510)	(3190)	(2870)	(2550)	(2230)
C	360 (350)	1600	350	260 (250)	1300	247	390 (380)	1700	378	1700 (1690)	5000		6	5	4	3	2	1
D	370 (360)	1600	360	270 (260)	1300	257				2420 (2410)	5000		1920	1610	1290	970	650	330
DL	370 (360)	1600	360	270 (260)	1300	257							(1910)	(1600)	(1280)	(960)	(640)	(320)

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / Circling prohibited North-West of RWY.

NC - THR	4.6 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	770	850	980

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

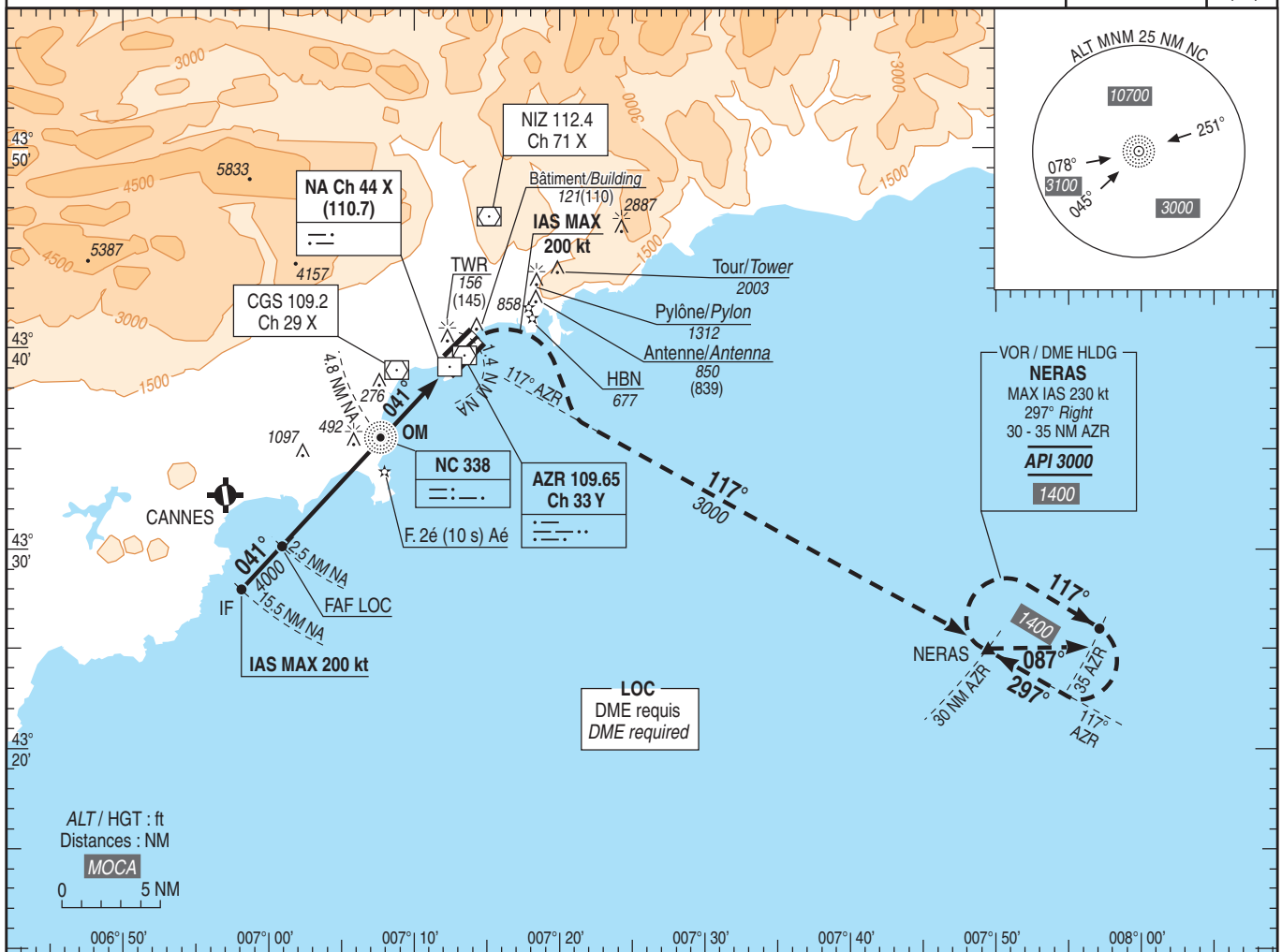
CAT A B C D

ALT AD : 12, THR : 10 (1 hPa)

FNA ILS ou/ou LOC RWY 04R

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

<b>ILS - DME</b>	<b>VAR</b>
<b>NA 110.7</b>	<b>2°E</b>
<b>RDH : 52</b>	<b>(15)</b>



**TA : 5000**

En cas de clairance à / In case of clearance at 3000 (2990)  
FAP 9.2 NM NA

API : Monter **dans l'axe**. A 1.4 NA, tourner à **droite** en montée. Ensuite rejoindre et suivre **RDL 117° AZR** (RM 117°) vers **NERAS** (RDL 113° CGS vers **NERAS** supplétive en cas d'indisponibilité du VOR AZR) en montée vers **3000** (2990).  
A **NERAS**, tourner à **gauche** RM 087° pour intégrer l'attente. Monter à 1200 (1190) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb **straight ahead**. At 1.4 NA, turn **right** climbing. Then join and follow **RDL 117° AZR** (RM 117°) towards **NERAS** (RDL 113° CGS to **NERAS** auxiliary in case of failure of AZR VOR) climbing up to **3000** (2990).  
At **NERAS**, turn **left** MAG 087° to join holding.  
Climb up to 1200 (1190) prior to level acceleration.

→ THR (NM)	12.4	9.2	4.6	2.6	0.8	
→ DME NA (NM)	12.5	9.3	4.8	2.7	1.0	1.4

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres. REF HGT : ALT THR

CAT	ILS API 2.5%			ILS API 3%			LOC+DME NA			MVL / Circling <sup>(1)</sup>		DME NA						
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	12	11	10	9	8	7
A	260 (250)	1300	210	260 (250)	1300	186				770 (760)	3500	ALT	3840	3520	3200	2880	2560	2240
B	260 (250)	1300	220	260 (250)	1300	195				770 (760)	3500	(HGT)	(3830)	(3510)	(3190)	(2870)	(2550)	(2230)
C	360 (350)	1600	350	260 (250)	1300	247	390 (380)	1700	378	1700 (1690)	5000		6	5	4	3	2	1
D	370 (360)	1600	360	270 (260)	1300	257				2420 (2410)	5000		1920	1610	1290	970	650	330
DL	370 (360)	1600	360	270 (260)	1300	257							(1910)	(1600)	(1280)	(960)	(640)	(320)

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / Circling prohibited North-West of RWY.

NC - THR	4.6 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	770	850	980



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

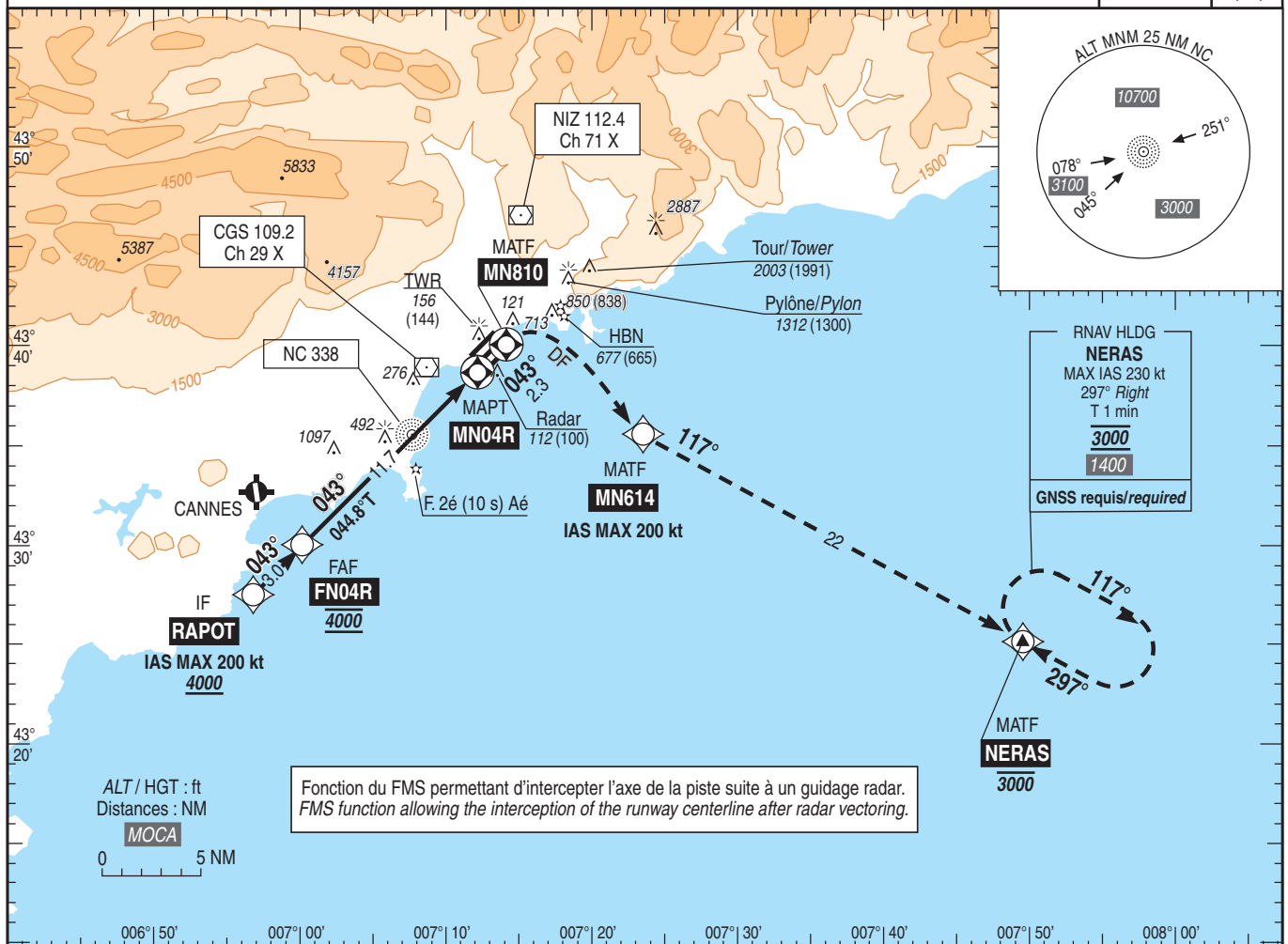
CAT A B C D

ALT AD : 12, THR : 10 (1 hPa)

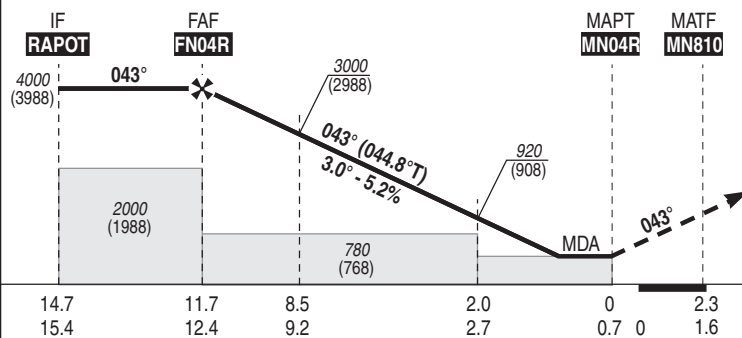
FNA RNAV (GNSS) Y RWY 04R

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

RNP APCH	VAR 2°E (15)
----------	--------------------



TA : 5000



API : Monter vers MN810, puis tourner à droite direct vers MN614 (IAS MAX 200 kt), puis poursuivre vers NERAS en montée vers 3000 (2988) pour intégrer l'attente.  
Monter à 1200 (1188) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb to MN810, then turn right direct to MN614 (IAS MAX 200 kt), and then join NERAS climbing to 3000 (2988) to enter holding.  
Climb up to 1200 (1188) prior to level acceleration.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT AD

CAT	LNAV API 2.5%			LNAV API 3%			LNAV API 4% (1)			MVL / Circling (1)		DIST MN04R NM ALT (HGT)
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	
A	570 (560)	1500	557	390 (380)	1500	376		1500		770 (760)	3500	11 3790 (3778)
B	600 (590)	1500	581	400 (390)	1500	386		1500		770 (760)	3500	10 3470 (3458)
C	620 (610)	2400	604	430 (420)	1900	415	390 (380)	1700	376	1700 (1690)	5000	9 3150 (3138)
D	640 (630)	2400	624	450 (440)	2000	438		1700		2420 (2410)	5000	8 2830 (2818)
												7 2510 (2498)
												6 2190 (2178)
												5 1880 (1868)
												4 1560 (1548)
												3 1240 (1228)
												2 920 (908)
												1 600 (588)

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / Circling prohibited North-West of RWY.

Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see AIP ENR 1.5

FN04R - MN04R	11.7 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
		10 min 01	8 min 15	7 min 01	6 min 06	5 min 24	4 min 50	4 min 23	4 min 48
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

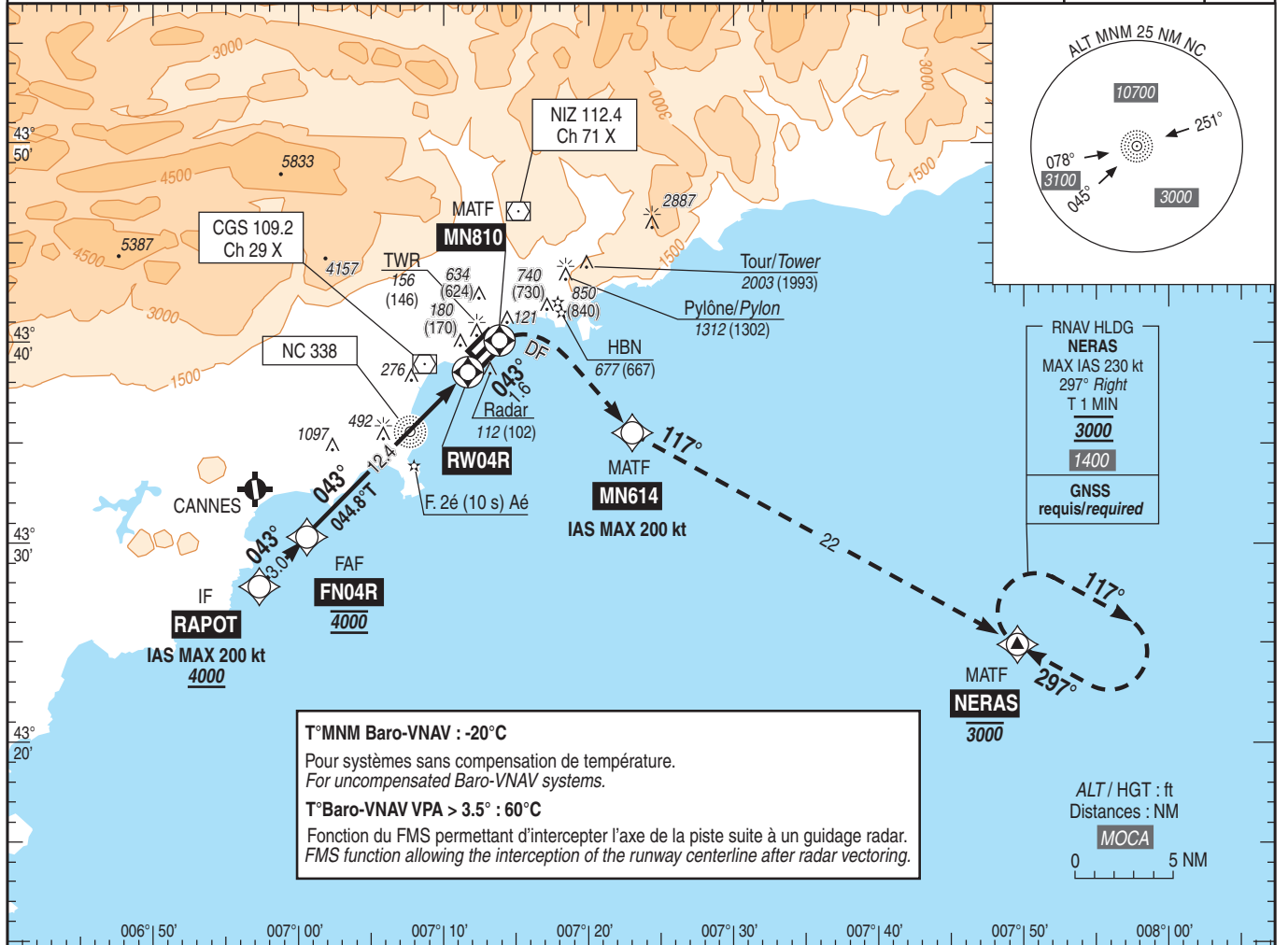
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 12, THR : 10 (1 hPa)

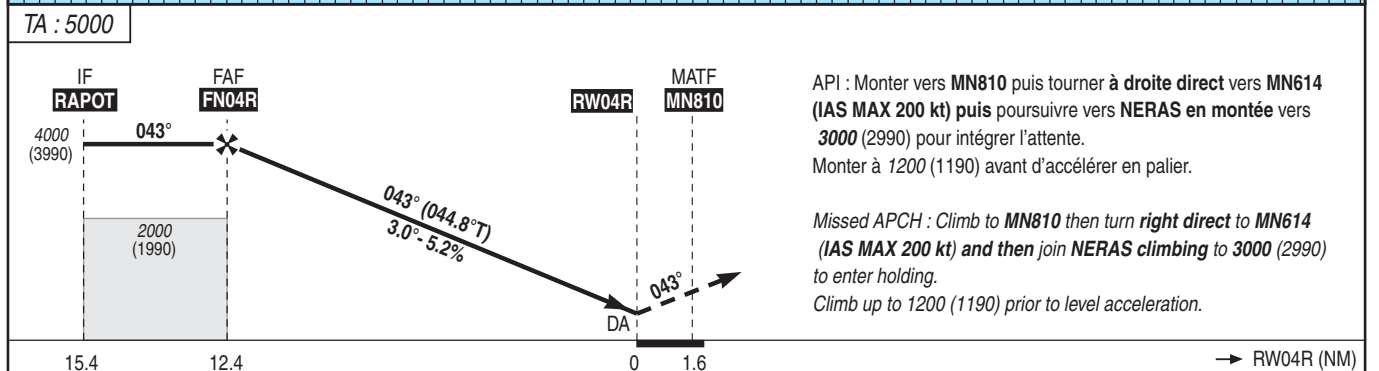
FNA **RNAV** (GNSS) Z RWY 04R (LPV, LNAV/VNAV ONLY)

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01	<b>RNP APCH</b> SBAS requis ou Baro VNAV requis SBAS required or Baro VNAV required	<b>EGNOS</b> 53227 E04B RDH : 52	<b>VAR</b> 2°E (15)
------------------------------------	---	---	---------------------------



**T°MNM Baro-VNAV : -20°C**  
Pour systèmes sans compensation de température.  
For uncompensated Baro-VNAV systems.

**T°Baro-VNAV VPA > 3.5° : 60°C**  
Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar.  
FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres. REF HGT : ALT THR

CAT	LPV API 2.5%			LPV API 3%			LNAV/VNAV (2) API 2.5%			MVL / Circling (1)	
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	220 (210)	1200	202	210 (200)		179	560 (550)	1500	548	770 (760)	3500
B	230 (220)	1200	215	210 (200)		191	570 (560)	1500	560	770 (760)	3500
C	290 (280)	1300	279	210 (200)	1200	199	590 (580)	2400	580	1700 (1690)	5000
D	300 (290)	1400	290	220 (210)		209	620 (610)	2400	607	2420 (2410)	5000

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / Circling prohibited North-West of RWY  
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir/see AIP ENR 1.  
(2) Pour minimums particuliers, voir verso / For special minima, see overleaf.

FN04R - RW04R (NM)	12.4	70 kt 10 min 36	85 kt 8 min 44	100 kt 7 min 25	115 kt 6 min 27	130 kt 5 min 43	145 kt 5 min 07	160 kt 4 min 38	185 kt 4 min 01
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS****NICE COTE D'AZUR***Instrument approach*

CAT A B C D

ALT AD : 12, THR : 10 (1 hPa)

FNA **RNAV** (GNSS) Z RWY 04R**MINIMA LNAV / VNAV**

Les minima LNAV/VNAV standards ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LNAV/VNAV et pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2.5%.

MNM AD : Distances verticales en pieds, RVR en mètres.

*The standard LNAV/VNAV MNM below are determined for ACFT performing a LNAV/VNAV procedure and which are able to maintain a climbing slope greater than 2.5% during a missed APCH.*

*MNM AD : Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.*

<b>MINIMA LNAV / VNAV</b>				
<i>Pente API Missed APCH slope</i>	CAT	<b>DA</b> (H)	RVR	OCH
3 % <sup>*</sup>	A	<b>420</b> (410)	1500	404
	B	<b>430</b> (420)	1500	416
	C	<b>450</b> (440)	2000	437
	D	<b>480</b> (470)	2200	466
4 % <sup>*</sup>	A	<b>320</b> (310)	1400	310
	B	<b>340</b> (330)	1500	322
	C	<b>360</b> (350)	1600	345
	D	<b>390</b> (380)	1700	378
5 % <sup>*</sup>	A	<b>290</b> (280)	1300	272
	B	<b>290</b> (280)	1300	274
	C	<b>300</b> (290)	1400	286
	D	<b>340</b> (330)	1500	321

\* Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.

\* For public transport operations, the use of these minima must take into account the failure of one engine during a missed APC.

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

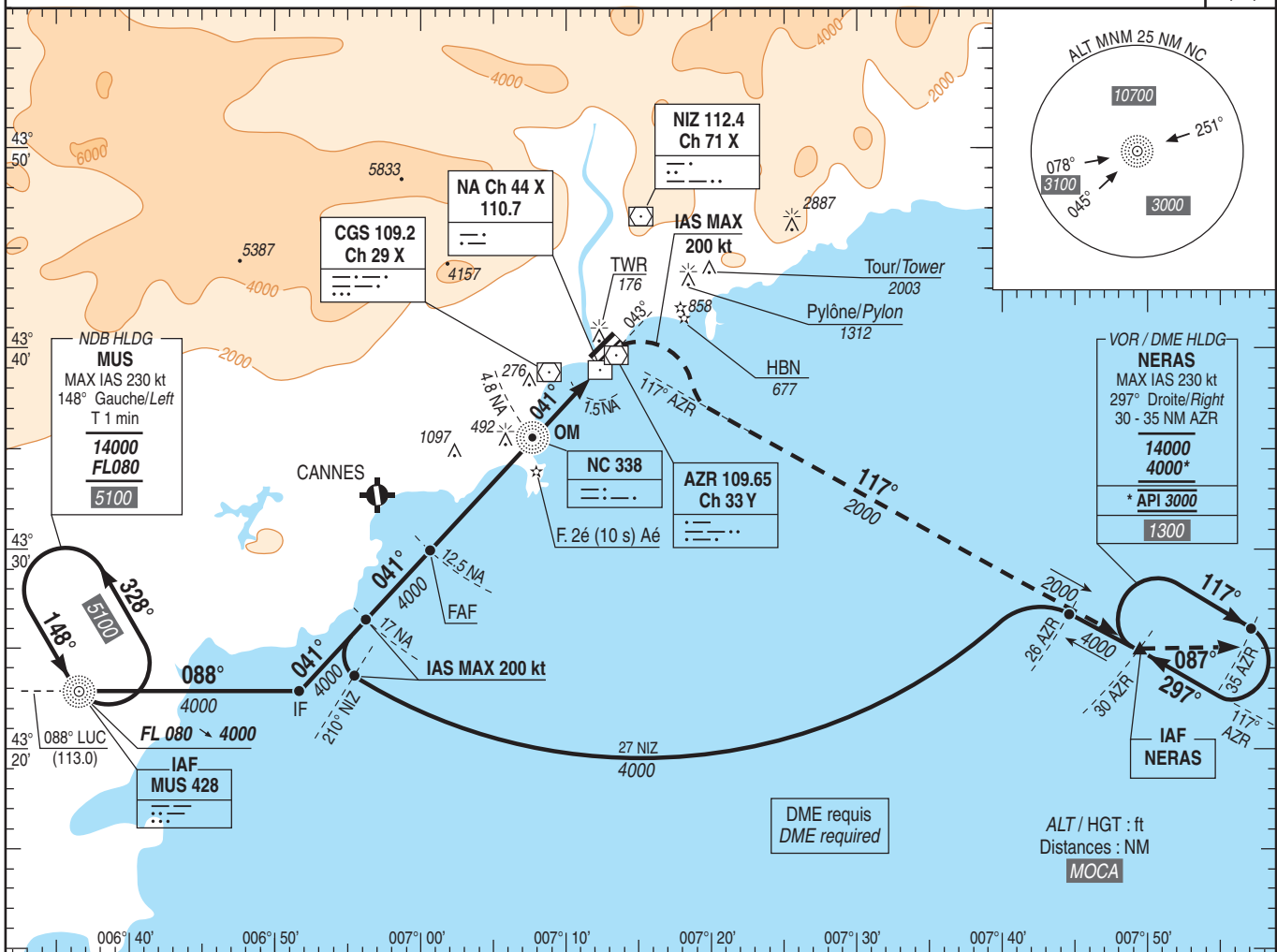
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

NDB RWY 04R

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01	VAR 2°E (15)
------------------------------------	--------------------



**TA : 5000**

API : Au MAPT tourner à droite en montée. Ensuite rejoindre et suivre **RDL 117° AZR** (RM 117°) vers **NERAS (RDL 113° CGS)** vers **NERAS** supplétive en cas d'indisponibilité du VOR AZR) en montée vers **2000** (1988). A **NERAS**, tourner à **gauche RM 087°** pour intégrer l'attente à **3000** (2990). Monter à **1200** (1190) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At MAPT turn right climbing. Then join and follow **RDL 117° AZR** (RM 117°) towards **NERAS (RDL 113° CGS)** to **NERAS** auxiliary in case of failure of AZR VOR) climbing up to **2000** (1988). At **NERAS**, turn **left MAG 087°** to join holding at **3000** (2990). Climb up to **1200** (1190) prior to level acceleration.*

→ THR (NM)	12.4	7.7	4.6	2.9	1.3
→ DME NA (NM)	12.5	7.8	4.8	3.0	1.5

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres. REF HGT : ALT AD

CAT	NDB+DME NA			MVL / Circling <sup>(1)</sup>		DME NA						
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	12	11	10	9	8	7
A		1500		770 (760)	3500	ALT	3840	3520	3200	2880	2560	2240
B		1500		770 (760)	3500	(HGT)	(3828)	(3508)	(3188)	(2868)	(2548)	(2228)
C	500 (490)	2300	486	1700 (1690)	5000		6	5	4	3	2	1
D		2300		2420 (2410)	5000		1920	1610	1290	970	650	330
							(1908)	(1598)	(1278)	(958)	(638)	(318)

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / Circling prohibited North-West of RWYs.

NDB - THR	4.6 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	850	980
		3 min 57	3 min 15	2 min 46	2 min 24	2 min 07	1 min 44	1 min 30

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

CAT A B C D

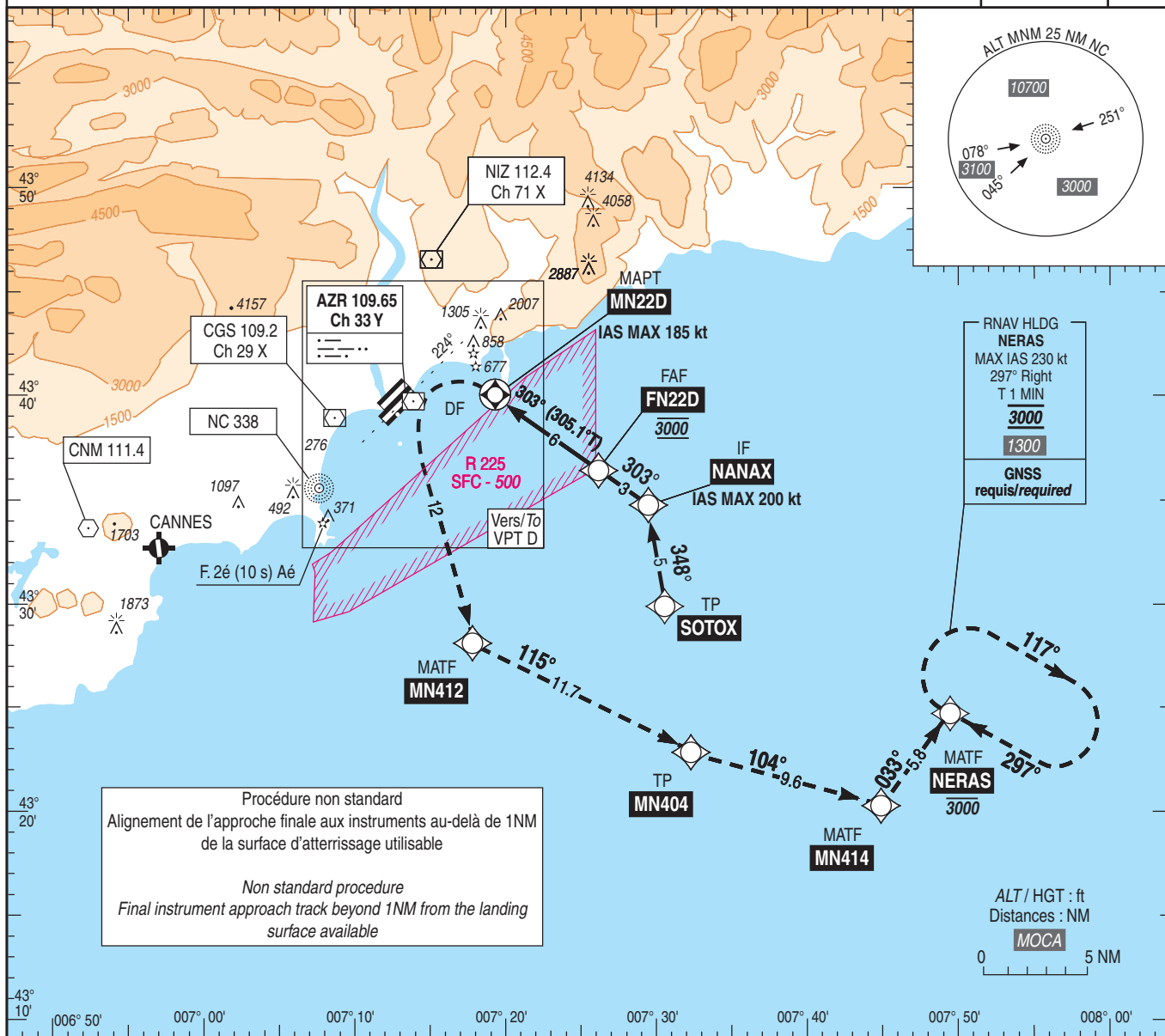
ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

FNA RNAV D (GNSS) RWY 22L/22R

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

RNP APCH

VAR  
2°E  
(15)



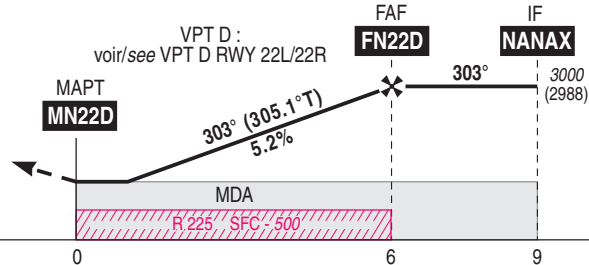
Procédure non standard  
Alignement de l'approche finale aux instruments au-delà de 1NM de la surface d'atterrissage utilisable

Non standard procedure  
Final instrument approach track beyond 1NM from the landing surface available

TA : 5000

API : Au MAPT MN22D, tourner à gauche (IAS MAX 185 kt) direct vers MN412 en montée à 3000 MAX (2988) puis vers MN404, MN414 et NERAS.  
A NERAS, intégrer l'attente à 3000 (2988).

Missed APCH : At MAPT MN22D, turn left, (IAS MAX 185 kt) direct to MN412 climbing at 3000 MAX (2988), then proceed to MN404, MN414 and NERAS.  
At NERAS, join holding pattern at 3000 (2988).



MN22D ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres.

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT D		<p><b>Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- feux d'identification de seuil,</li> <li>- feux mont Boron,</li> <li>- feux mont Alban.</li> </ul> <p><b>Procedure unavailable at night if following lighting out of order :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- THR lighting,</li> <li>- lights on mount Boron,</li> <li>- lights on mount Alban.</li> </ul>
	MDA (H)	VIS	
A B C D	1260 (1250)	5000	

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

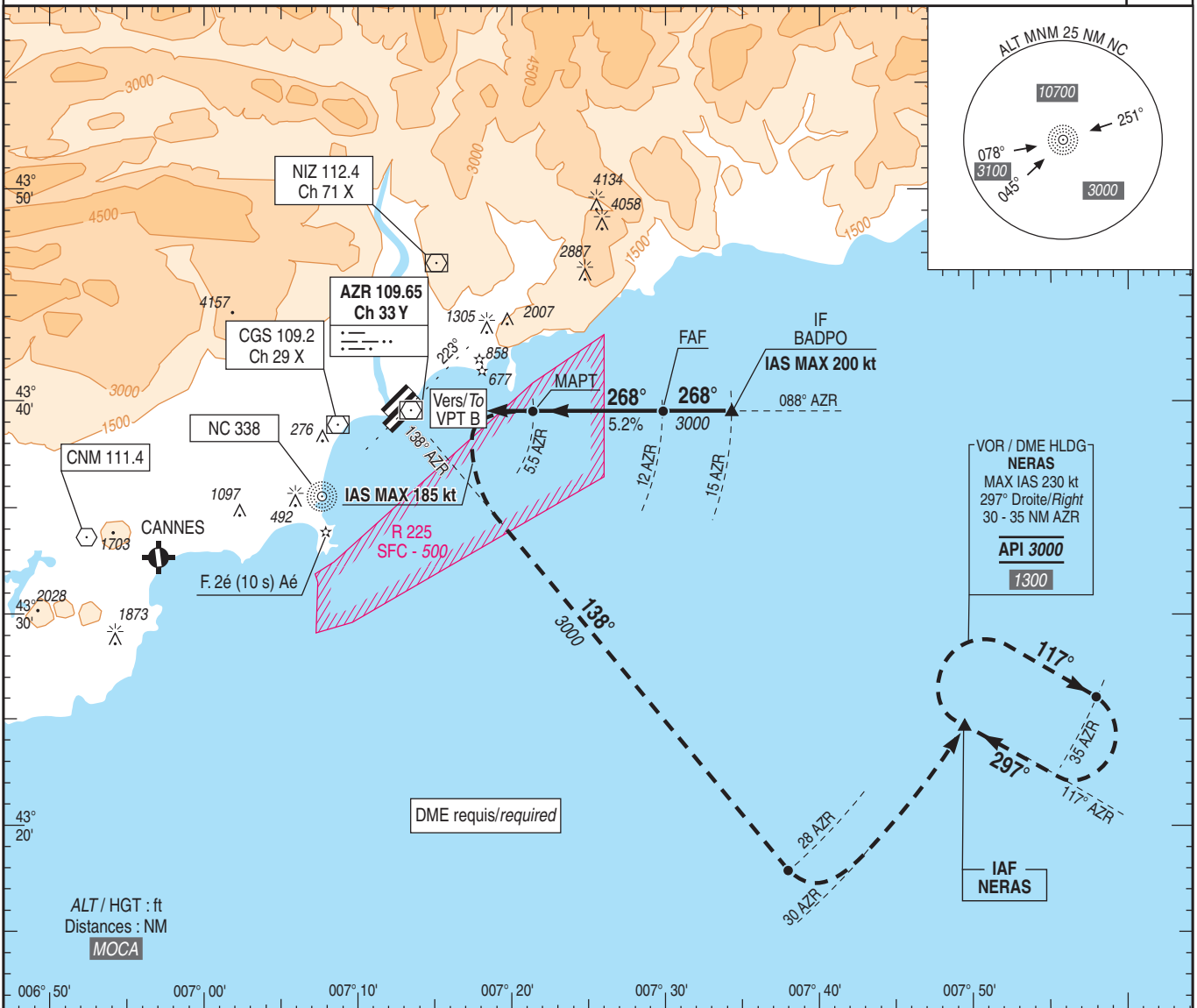
CAT A B C D

ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

FNA VOR B RWY 22L/22R

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

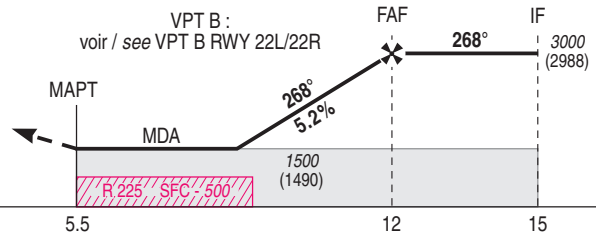
VAR  
2°E  
(15)



TA : 5000

API : Au MAPT, tourner à gauche (IAS MAX 185 kt) pour rejoindre et suivre RDL 138° AZR (RM 138°) en montée vers 3000 (2988).  
A 28 AZR tourner à gauche pour suivre l'arc 30 NM AZR.  
A NERAS intégrer l'attente à 3000 (2988).

Missed APCH : At MAPT, turn left, (MAX IAS 185 kt) to join and follow RDL 138° AZR (MAG 138°) climbing up to 3000 (2988).  
At 28 AZR turn left onto 30 NM DME arc AZR.  
At NERAS join holding pattern at 3000 (2988).



AZR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres.

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT B		Conditions de mise en service VOR B RWY 22L/22R : - Visibilité ≥ 8 km dans le secteur sud-est de l'aérodrome - Plafond ≥ 1500 ft	Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants : - feux d'identification de seuil, - feux mont Boron, - feux mont Alban.
	MDA (H)	VIS		
A B C D	1500 (1490)	8000	Conditions needed to use VOR B RWY 22L/22R : - Visibilité ≥ 8 km in the south-east area of the aerodrome - Ceiling ≥ 1500 ft	Procedure unavailable at night if following lighting out of order : - THR lighting, - lights on mount Boron, - lights on mount Alban.

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

CAT A B C D

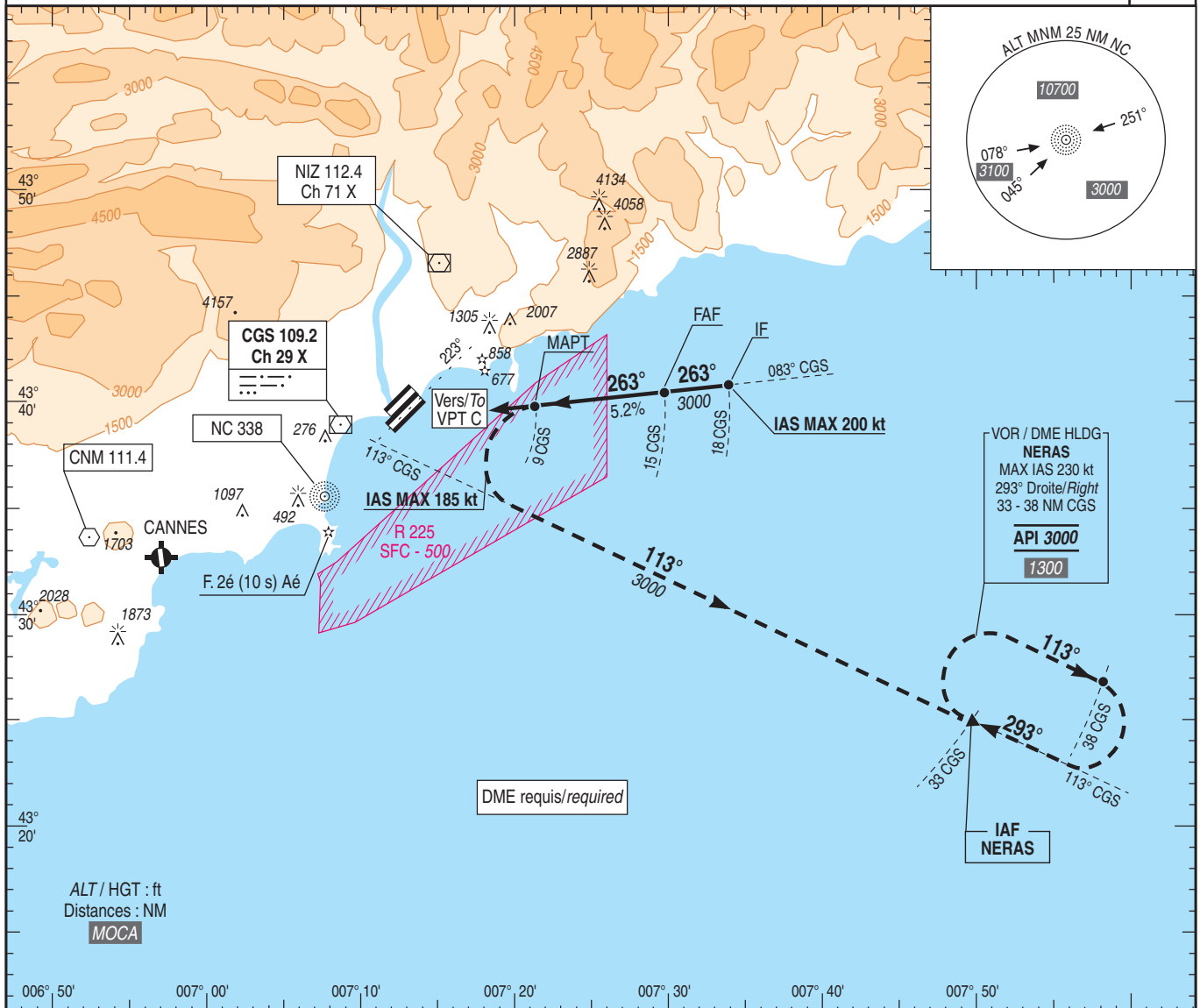
FNA VOR C RWY 22L/22R

ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

(FNA VOR/DME AZR U/S)

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

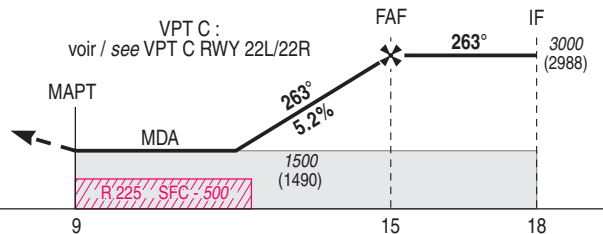
VAR  
2°E  
(15)



TA : 5000

API : Au MAPT, tourner à gauche (IAS MAX 185 kt) pour rejoindre et suivre RDL 113° CGS (RM 113°) vers NERAS en montée vers 3000 (2988). A NERAS intégrer l'attente à 3000 (2988).

Missed APCH : At MAPT, turn left, (MAX IAS 185 kt) to join and follow RDL 113° CGS (MAG 113°) to NERAS climbing up to 3000 (2988). At NERAS join holding pattern at 3000 (2988).



CGS ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres.

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT C		<p><b>Conditions de mise en service VOR C RWY 22L/22R :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Visibilité ≥ 8 km</li> <li>- Plafond ≥ 1500 ft</li> </ul> <p>dans le secteur sud-est de l'aérodrome</p> <p><b>Conditions needed to use VOR C RWY 22L/22R :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Visibility ≥ 8 km</li> <li>- Ceiling ≥ 1500 ft</li> </ul> <p>in the south-east area of the aerodrome</p>	<p><b>Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- feux d'identification de seuil,</li> <li>- feux mont Boron,</li> <li>- feux mont Alban.</li> </ul> <p><b>Procedure unavailable at night if following lighting out of order :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- THR lighting,</li> <li>- lights on mount Boron,</li> <li>- lights on mount Alban.</li> </ul>
	MDA (H)	VIS		
A B C D	1500 (1490)	8000		

Observations / Remarks : Base OCH / OCH base : NIL.

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

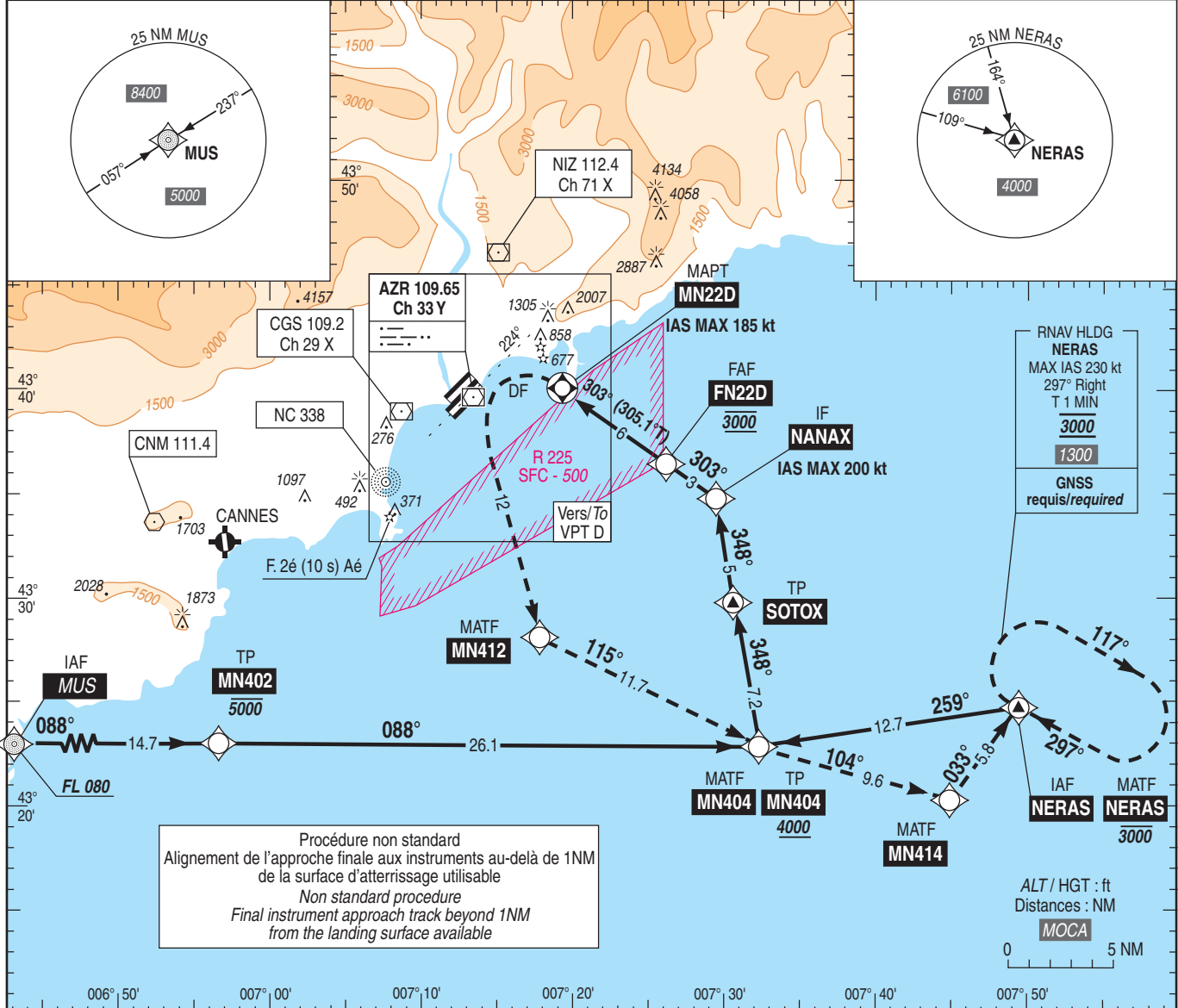
Procédure à utiliser en cas de panne de radiocommunication  
Procedure to use in case of radiocommunication failure

CAT A B C D

**RNAV D (GNSS) RWY 22L/22R**

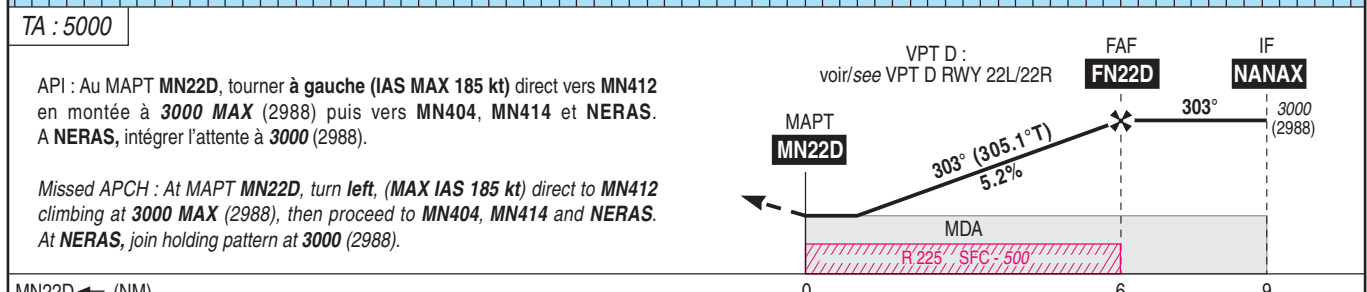
ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01	RNP APCH	VAR 2°E (15)
------------------------------------	----------	--------------------



Procédure non standard  
Alignement de l'approche finale aux instruments au-delà de 1NM  
de la surface d'atterrissage utilisable  
Non standard procedure  
Final instrument approach track beyond 1NM  
from the landing surface available

ALT / HGT : ft  
Distances : NM  
MOCA



MN22D ← (NM) 0 6 9

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres. REF HGT : ALT AD

CAT	VPT D		<p><b>Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- feux d'identification de seuil,</li> <li>- feux mont Boron,</li> <li>- feux mont Alban.</li> </ul> <p><b>Procedure unavailable at night if following lighting out of order :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- THR lighting,</li> <li>- lights on mount Boron,</li> <li>- lights on mount Alban.</li> </ul>
	MDA (H)	VIS	
A B C D	1260 (1250)	5000	



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

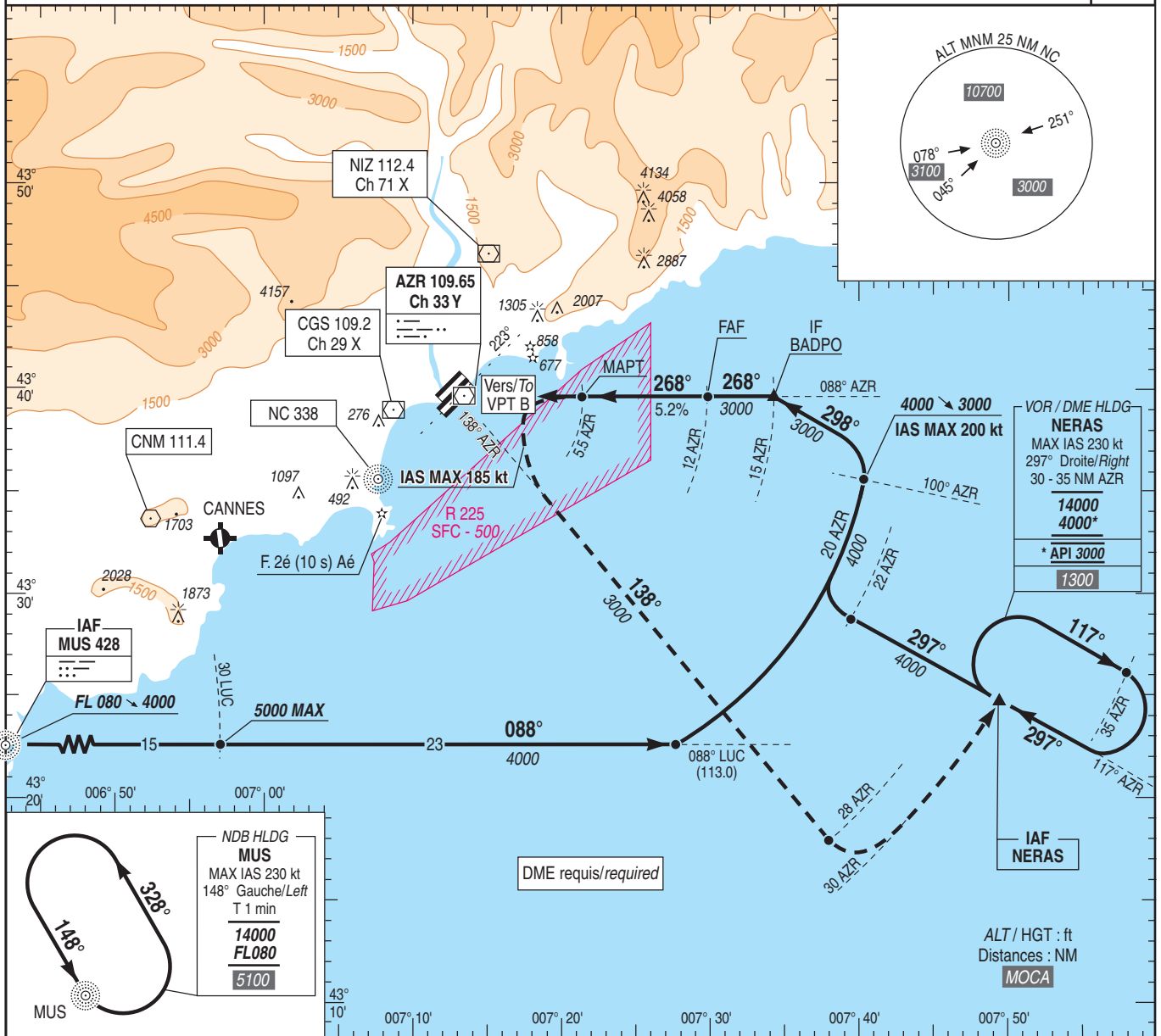
Procédure à utiliser en cas de panne de radiocommunication  
Procedure to use in case of radiocommunication failure

NICE COTE D'AZUR

VOR B RWY 22L/22R

VAR  
2°E  
(15)

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01



TA : 5000

API : Au MAPT, tourner à gauche (IAS MAX 185 kt) pour rejoindre et suivre RDL 138° AZR (RM 138°) en montée vers 3000 (2988). A 28 AZR tourner à gauche pour suivre l'arc 30 AZR. A NERAS intégrer l'attente à 3000 (2988).

Missed APCH : At MAPT, turn left, (MAX IAS 185 kt) to join and follow RDL 138° AZR (MAG 138°) climbing up to 3000 (2988). At 28 AZR turn left onto 30 DME arc AZR. At NERAS join holding pattern at 3000 (2988).

AZR ← (NM)

VPT B : voir / see VPT B RWY 22L/22R

MAPT MDA 1500 (1490) R 225 SFC - 500 FAF 268° 5.2% IF BADPO 3000 (2988)

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres. REF HGT : ALT AD

CAT	VPT B		Conditions de mise en service VOR B RWY 22L/22R : - Visibilité ≥ 8 km dans le secteur sud-est de l'aérodrome - Plafond ≥ 1500 ft	Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants : - feux d'identification de seuil, - feux mont Boron, - feux mont Alban.
	MDA (H)	VIS		
A	1500 (1490)	8000	Conditions needed to use VOR B RWY 22L/22R : - Visibility ≥ 8 km in the south-east area of the aerodrome - Ceiling ≥ 1500 ft	Procedure unavailable at night if following lighting out of order : - THR lighting, - lights on mount Boron, - lights on mount Alban.
B				
C				
D				

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

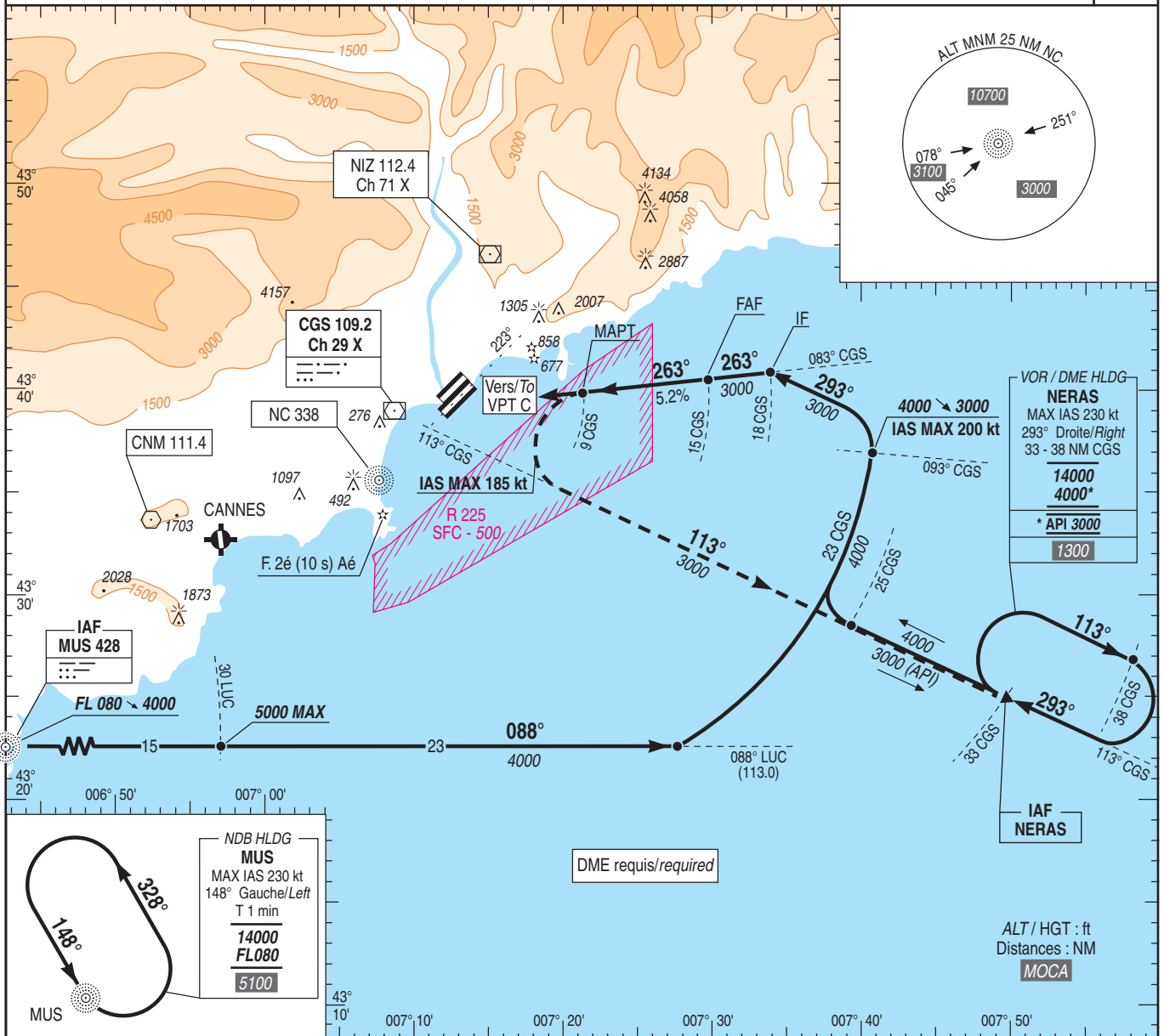
Procédure à utiliser en cas de panne de radiocommunication  
Procedure to use in case of radiocommunication failure

NICE COTE D'AZUR

VOR C RWY 22L/22R  
(VOR/DME AZR U/S)

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

VAR  
2°E  
(15)



TA : 5000

API : Au MAPT, tourner à gauche (IAS MAX 185 kt) pour rejoindre et suivre RDL 113° CGS (RM 113°) vers NERAS en montée vers 3000 (2988). A NERAS intégrer l'attente à 3000 (2988).

Missed APCH : At MAPT, turn left, (IAS MAX 185 kt) to join and follow RDL 113° CGS (MAG 113°) to NERAS climbing up to 3000 (2988). At NERAS join holding pattern at 3000 (2988).

DME requis/required

ALT / HGT : ft  
Distances : NM  
MOCA

CGS ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres.

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT C		Conditions de mise en service VOR C RWY 22L/22R :	Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants :
	MDA (H)	VIS		
A B C D	1500 (1490)	8000	Conditions needed to use VOR C RWY 22L/22R : - Visibility ≥ 8 km - Ceiling ≥ 1500 ft	Procedure unavailable at night if following lighting out of order : - THR lighting, - lights on mount Boron, - lights on mount Alban.

Observations / Remarks : Base OCH / OCH base : NIL.

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

NICE COTE D'AZUR

Instrument approach

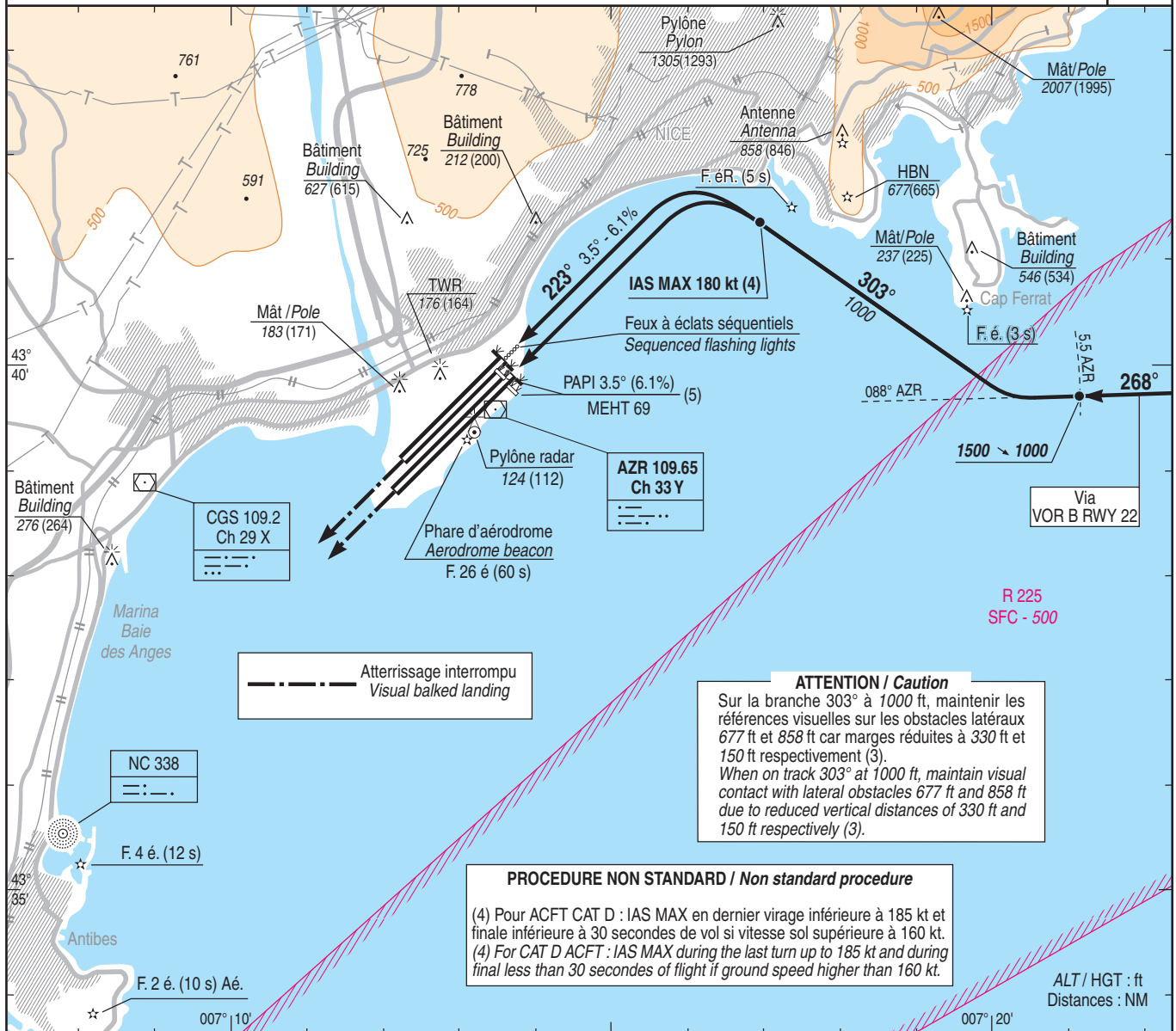
CAT A B C D (1)

ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

VPT B RWY 22L/22R

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

VAR  
2°E  
(15)



TA : 5000

Trajectoire d'atterrissage interrompu : **Monter dans l'axe vers 3000 (2988)** puis prévoir sur clairance ATC un virage à **gauche** ; en cas de panne radio, monter dans l'axe vers **3000 (2988)** et rejoindre **NERAS** à **3000 (2988)**.  
 Visual bailed landing : **Climb straight ahead up to 3000 (2988)**, when expect **left turn** on ATC clearance ; in case of radiocommunication failure, climb **straight ahead up to 3000 (2988)** and then join **NERAS** at **3000 (2988)**.

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres. REF HGT : ALT AD

CAT	VPT B		<p><b>Conditions de mise en service VOR B RWY 22L / 22R :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Visibilité ≥ 8 km dans le secteur sud-est de l'aérodrome</li> <li>- Plafond ≥ 1500 ft</li> </ul> <p><b>(3) Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- feux d'identification de seuil,</li> <li>- feux mont Boron,</li> <li>- feux mont Alban.</li> </ul>
	MDA (H)	VIS	
A B C D	1500 (1490)	8000	<p><b>Conditions needed to use VOR B RWY 22L / 22R :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Visibility ≥ 8 km in the south-east area of the aerodrome</li> <li>- Ceiling ≥ 1500 ft</li> </ul> <p><b>(3) Procedure unavailable at night if following lighting out of order :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- THR lighting,</li> <li>- lights on mount Boron,</li> <li>- lights on mount Alban.</li> </ul>

Observations / Remarks : (5) PAPI RWY 22L/R : Obligatoire. Divergence axe de piste 5° et surface de protection obstacles limitée à 7 km.  
 Mandatory. Offset 5° from RWY centerline and obstacle clearance guaranteed up to 7 km.

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

VPT C RWY 22L/22R

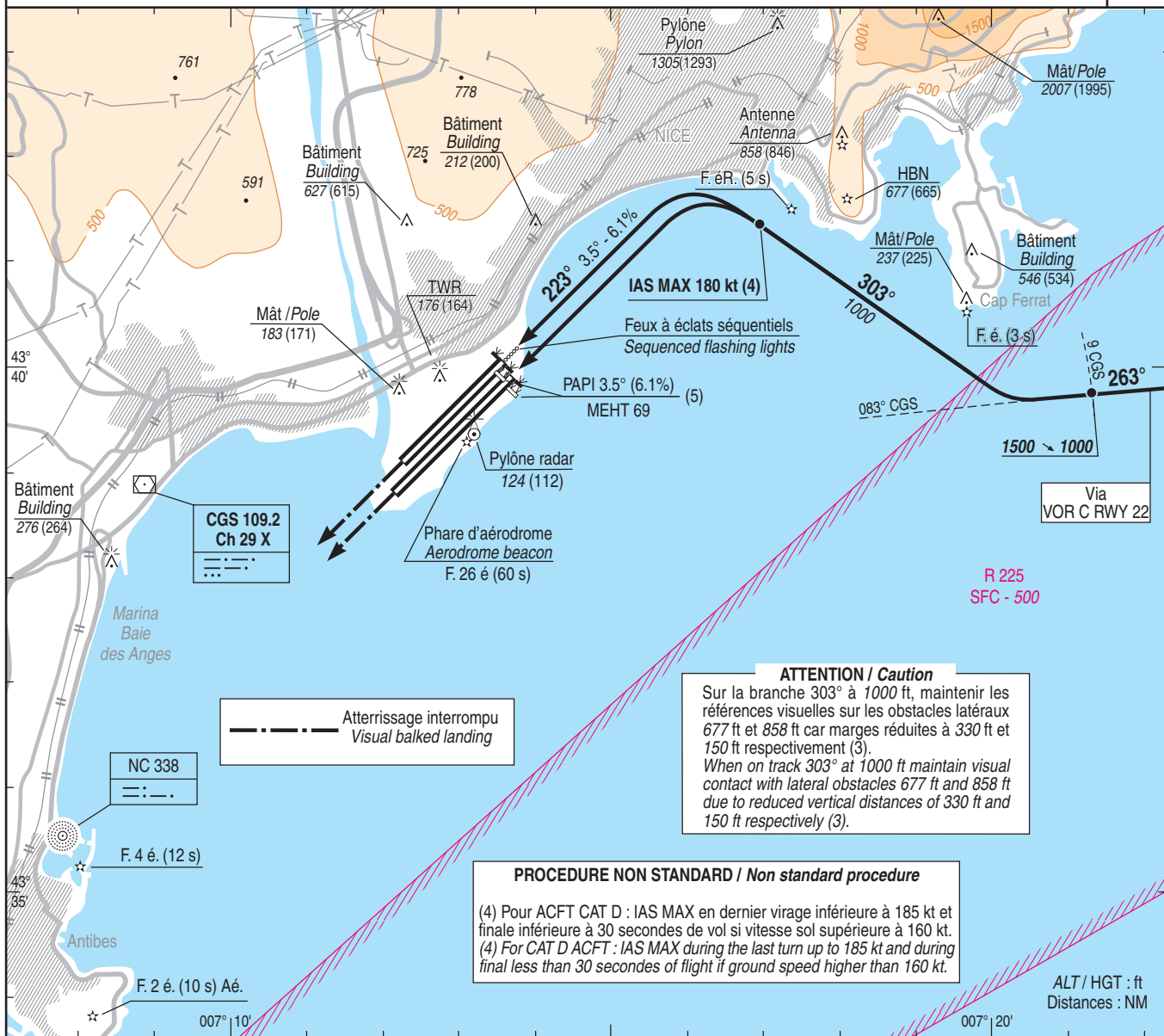
CAT A B C D (1)

(VOR/DME AZR U/S)

ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

VAR  
2°E  
(15)



TA : 5000

Trajectoire d'atterrissage interrompu : **Monter dans l'axe vers 3000 (2988) puis prévoir sur clairance ATC un virage à gauche ; en cas de panne radio, monter dans l'axe vers 3000 (2988) et rejoindre NERAS à 3000 (2988).**  
 Visual bailed landing : **Climb straight ahead up to 3000 (2988), when expect left turn on ATC clearance ; in case of radiocommunication failure, climb straight ahead up to 3000 (2988) and then join NERAS at 3000 (2988).**

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres.

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT C		<b>Conditions de mise en service VOR C RWY 22L/22R :</b> - Visibilité ≥ 8 km - Plafond ≥ 1500 ft dans le secteur sud-est de l'aérodrome	<b>(3) Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants :</b> - feux d'identification de seuil, - feux mont Boron, - feux mont Alban.
	MDA (H)	VIS		
A B C D	1500 (1490)	8000	<b>Conditions needed to use VOR C RWY 22L/22R :</b> - Visibility ≥ 8 km - Ceiling ≥ 1500 ft in the south-east area of the aerodrome	<b>(3) Procedure unavailable at night if following lighting out of order :</b> - THR lighting, - lights on mount Boron, - lights on mount Alban.

Observations / Remarks : (5) PAPI RWY 22L/R : Obligatoire / Mandatory.

Divergence axe de piste 5° et surface de protection obstacles limitée à 7 km.  
 Offset 5° from RWY centerline and obstacle clearance guaranteed up to 7 km.



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

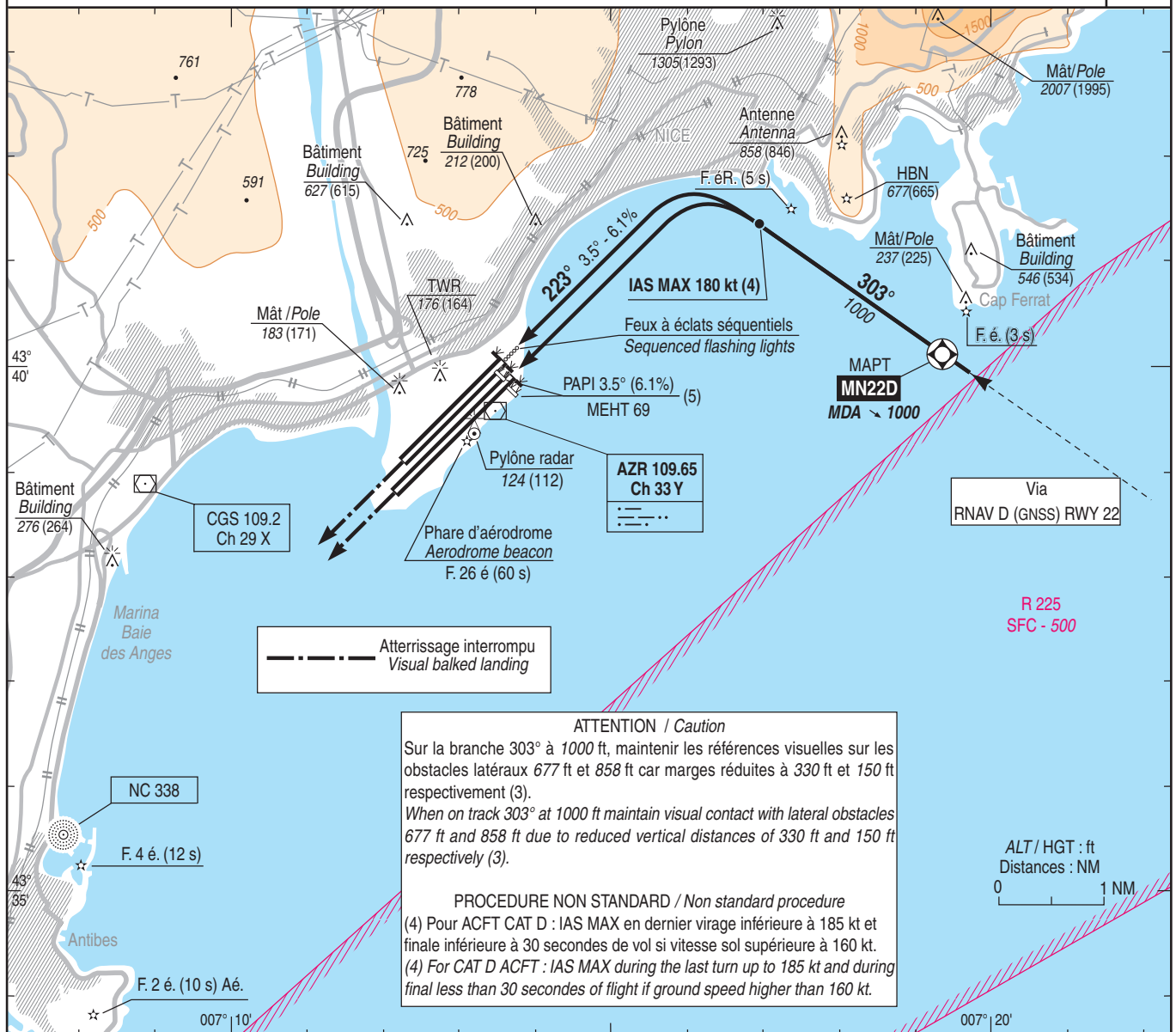
CAT A B C D (1)

ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

VPT D RWY 22L/22R

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

VAR  
2°E  
(15)



**ATTENTION / Caution**  
 Sur la branche 303° à 1000 ft, maintenir les références visuelles sur les obstacles latéraux 677 ft et 858 ft car marges réduites à 330 ft et 150 ft respectivement (3).  
 When on track 303° at 1000 ft maintain visual contact with lateral obstacles 677 ft and 858 ft due to reduced vertical distances of 330 ft and 150 ft respectively (3).

**PROCEDURE NON STANDARD / Non standard procedure**  
 (4) Pour ACFT CAT D : IAS MAX en dernier virage inférieure à 185 kt et finale inférieure à 30 secondes de vol si vitesse sol supérieure à 160 kt.  
 (4) For CAT D ACFT : IAS MAX during the last turn up to 185 kt and during final less than 30 secondes of flight if ground speed higher than 160 kt.

TA : 5000

Trajectoire d'atterrissage interrompu : **Monter dans l'axe vers 3000 (2988)** puis prévoir sur clairance ATC un virage à **gauche** ; en cas de panne radio, monter dans l'axe vers **3000 (2988)** et rejoindre **NERAS à 3000 (2988)**.  
 Visual bailed landing : Climb **straight ahead up to 3000 (2988)**, when expect **left** turn on ATC clearance ; in case of radiocommunication failure, climb **straight ahead up to 3000 (2988)** and then join **NERAS at 3000 (2988)**.

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres.

REF HGT : ALT AD

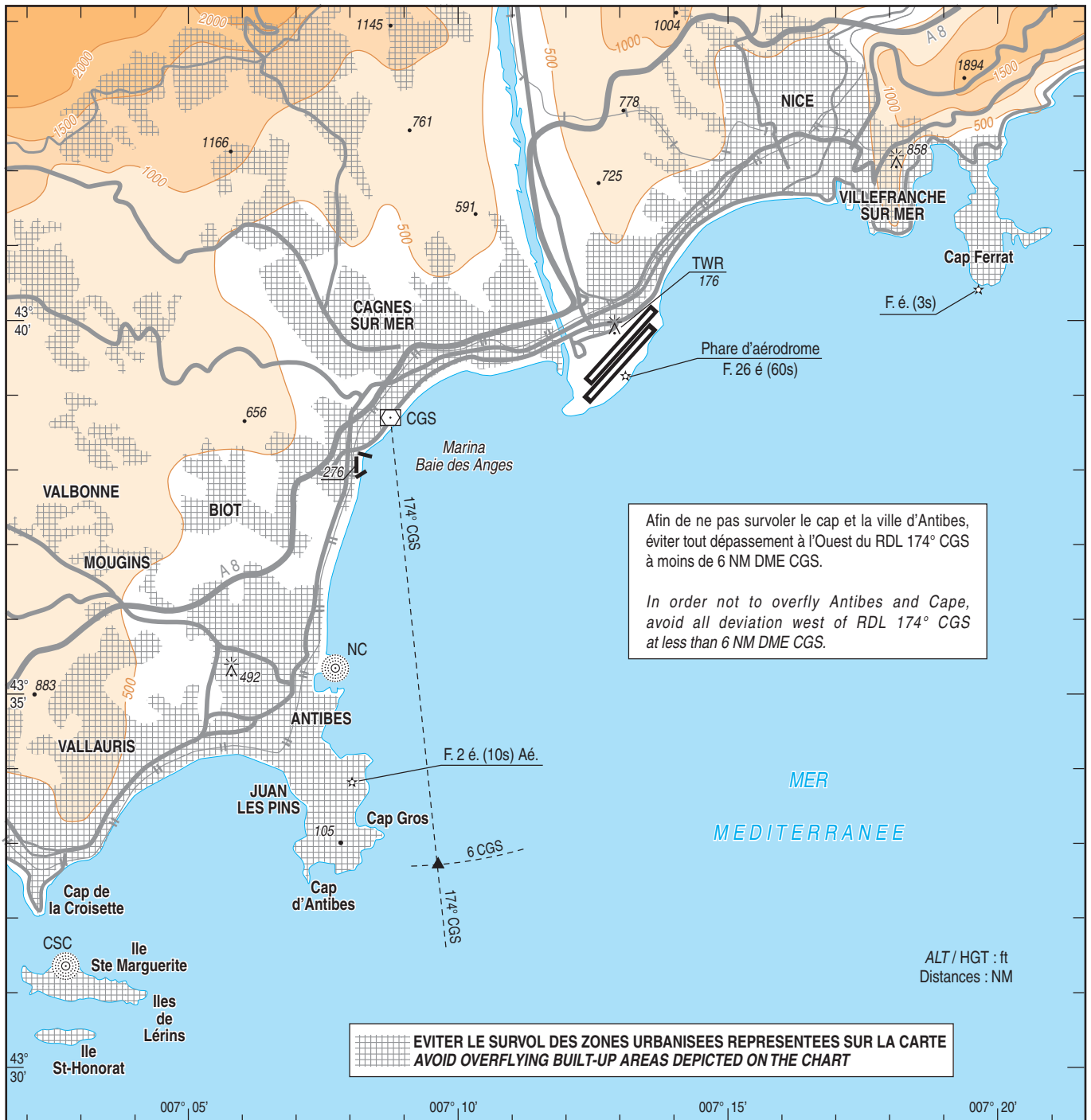
CAT	VPT D	
	MDA (H)	VIS
A B C D	1260 (1250)	5000

- (3) **Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants :**
- feux d'identification de seuil,
  - feux mont Boron,
  - feux mont Alban.
- (3) **Procedure unavailable at night if following lighting out of order :**
- THR lighting,
  - lights on mount Boron,
  - lights on mount Alban.

Observations / Remarks : (5) PAPI RWY 22L/R : Obligatoire. Divergence axe de piste 5° et surface de protection obstacles limitée à 7 km.  
 Mandatory. Offset 5° from RWY centreline and obstacle clearance guaranteed up to 7 km.

**ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE**  
*Environment visual approach*

**NICE COTE D'AZUR**



**CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :**

Clairance d'approche à vue délivrée sur demande du pilote ou sur proposition du contrôleur.

Ne pas survoler les terres en dessous de 5000 ft ASFC.

Eviter le survol de la ville de Nice, de Villefranche-sur-Mer et du Cap Ferrat.

De manière générale, adopter une conduite machine visant à réduire l'impact sonore du vol à proximité des terres.

En particulier, éviter les variations importantes de puissance ou de poussée et limiter la sortie des trainées au strict nécessaire.

**Conditions d'approche à vue :**

**En piste 22**, les approches à vue sont interdites lorsque les conditions météorologiques et ou de balisage nécessaires à la mise en oeuvre de la procédure RNAV D (GNSS) ou VOR B/C ne sont pas remplies.

**INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :**

*Visual approach clearance delivered on pilot request or air traffic controller proposal.*

*Do not overfly ground below 5000 ft ASFC.*

*Avoid of overflying Nice, Villefranche-sur-Mer and Cap Ferrat.*

*Normally, low noise flying procedures should be adopted near to the coast.*

*Avoid excessive power changes as much as possible and limit landing gear / flaps extension to strict minimum.*

**Visual approach conditions :**

*When RWY 22 in use, visual approaches are forbidden when the lighting and / or weather conditions for RNAV D (GNSS) or VOR B/C procedure implementation are not provided.*