

Horaires SUM : -1 HR sauf indication contraire  
Timetable SUM : -1 HR unless otherwise specified

## 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 : AVA	Main assignee: AVA

## 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>	0600-2100	
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. SKYTANKING : 04 93 21 39 88. En dehors de ces HOR, O/R 1 HR après atterrissage de l'appareil à SA ACA sur AD ou assistant.	Without prior notice 0400-2200. SASCA : 04 93 21 39 73. SKYTANKING : 04 93 21 39 88. Outside these SKED, O/R 1 HR after ACFT landing to SA ACA on AD or handling.
9	Services de manutention / <i>Handling</i>		
10	Sûreté / <i>Safety</i>	H24	
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	Prestation non assurée	Service not provided
12	Observations / <i>Remarks</i>		

**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. Lubrifiants : 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. - SKYTANKING : 26-68 m3, 2500 l/min.	By trucks : JET A1 - SASCA : 20-80 m3, 2300 l/min. - SKYTANKING : 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. - SKYTANKING : Exxonmobil, Airworld, Multiservice, Uvaïr, Avcard, Worldfuel Service, Air Routing. 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 - USAGERS PRIVÉS : AVIAPARTNER : 04 93 21 37 37 - FAX : 04 93 21 34 08 - nce.executive@aviapartner.aero - SITA : NCEGAXH - RSFTA : LFMNXHAK LANDMARK AVIATION : 04 93 21 82 18 - FAX : 04 93 21 82 19 - LFMN@landmarkaviation.com - SITA : NCEAEXH SWISSPORT EXECUTIVE AVIATION : 04 93 21 58 12 - FAX : 04 93 21 58 13 - ops@swissportexecutive.fr - 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. - SKYTANKING : Exxonmobil, Airworld, Multiservice, Uvaïr, Avcard, Worldfuel Service, Air Routing. 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 - PRIVATE CUSTOMERS : AVIAPARTNER : 04 93 21 37 37 - FAX : 04 93 21 34 08 - nce.executive@aviapartner.aero - SITA : NCEGAXH - RSFTA : LFMNXHAK LANDMARK AVIATION : 04 93 21 82 18 - FAX : 04 93 21 82 19 - LFMN@landmarkaviation.com - SITA : NCEAEXH SWISSPORT EXECUTIVE AVIATION : 04 93 21 58 12 - FAX : 04 93 21 58 13 - ops@swissportexecutive.fr - 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 facilities***

1	Niveau SSLIA 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>		

## 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>	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 18 43°39'49.39"N 007°12'34.44"E 1B 43°40'00.14"N 007°13'11.68"E 1G 43°40'01.87"N 007°13'14.21"E 22 43°39'49.88"N 007°12'28.67"E 26 43°39'47.87"N 007°12'19.72"E 2B 43°39'58.22"N 007°12'59.00"E 31A 43°39'54.89"N 007°13'05.62"E 35B 43°39'53.16"N 007°13'01.63"E 39A 43°39'50.54"N 007°12'59.71"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 49B 43°39'33.24"N 007°12'36.08"E 50C 43°39'32.29"N 007°12'23.82"E 51A 43°39'28.61"N 007°12'27.98"E 51B 43°39'28.32"N 007°12'27.58"E 51C 43°39'27.66"N 007°12'27.03"E 52A 43°39'31.41"N 007°12'21.82"E 53 43°39'28.77"N 007°12'25.38"E	54B 43°39'29.53"N 007°12'18.47"E 55 43°39'25.53"N 007°12'23.59"E 57 43°39'24.05"N 007°12'21.96"E 5A 43°39'43.19"N 007°12'40.52"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 8B 43°39'53.93"N 007°12'54.28"E 9 43°39'46.12"N 007°12'44.41"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 W2 43°39'20.66"N 007°12'09.78"E X4 43°39'23.07"N 007°12'10.76"E Y4 43°39'24.58"N 007°12'13.38"E
6	Observations / <i>Remarks</i>	ALT moyenne des PRKG : 16 ft Il est recommandé aux équipages d'appareils de code de lettre E, en particulier d'A340-600 ou B777-300, d'adopter une poussée réduite durant la mise en route et le roulage sur les voies de desserte ainsi que sur les entrées des postes 12B et 14B. Il est également recommandé de rouler avec précaution dans les virages et d'utiliser la technique de l'over steering. Largeur du TWY T (entre A et N) au-dessus du tunnel réduite à 35 m, compensée de part et d'autre par la pose de protections grillagées. 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.	Mean altitude of PRKG : 16 ft It is recommended to crews of ACFT code E type, particularly A340-600 and B777-300, to use low thrust during startup and taxiing on access roads and entrances to stands 12B and 14B. It is also recommended to taxi with caution in the curves and use the over steering technique. The width of the TWY T (between A and N) above the tunnel is reduced to 35 m, which is compensated for by adding a wire fence protection. 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.

**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>		

**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
4	Type de prévision d'atterrissage <i>Type of landing forecast</i>	TEND
	Périodicité / <i>Interval of issuance</i>	
5	Briefing, consultation	P-T-D
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
8	Equipement complémentaire <i>Supplementary equipment</i>	VISU
9	Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>	
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°39'06.52"N 007°12'14.56"E	THR: 10 ft	CWY 150 m		
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 400 m		
04R	045 (043)	2960 x 45	76 F/B/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	43°38'48.26"N 007°12'08.98"E	THR: 10 ft	SWY 160 m CWY 540 m		(1)
22L	225 (223)	2960 x 45	76 F/B/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	43°39'56.19"N 007°13'42.40"E	THR: 12 ft	SWY 130 m CWY 540 m		(2)

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

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

## AD 2 LFMN.13

Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations <i>Remarks</i>
04L	2628	2778	2628	2628	
22R	2570	2970	2570	2570	
04R	2960	3500	3120	2960	
22L	2960	3500	3090	2960	

## 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		G - LIH-LIL	PAPI 3.0 ° 5.2 %	66 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		G - LIH-LIL	PAPI 3.0 ° 5.2 %	66 ft		2960 m	30 m	W	LIH-LIL
22L		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			R - LIH-LIL	
22R	2628 m	60 m	W	LIH-LIL	R - LIH-LIL			R - LIH-LIL	
04R	2960 m	60 m	W	LIH-LIL	R - LIH-LIL			R - LIH-LIL	
22L	2960 m	60 m	W	LIH-LIL	R - LIH-LIL			R - LIH-LIL	

## AD 2 LFMN.15

Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply*

1	ABN IBN	Blanc/Vert, rotatif 26 éclats par min, portée visuelle 30 NM White/green, rotative 26 flash by min, visual range 30 NM.
2	Té d'atterrissage / <i>LDI</i> Anémomètre / <i>Anemometer</i>	
3	Balisage axial TWY / <i>TWY centre line lighting</i> Balisage latéral TWY / <i>TWY edge lighting</i>	G B
4	Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i> Temps de commutation / <i>Switch-over time</i>	Alimentation auxiliaire - secours inversés en cas d'orage Secondary power supply - opposite switching when stormy conditions 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	120.650 MHz	H24	FREQ arrivée.
APP	NICE Approche	124.175 MHz	H24	FREQ arrivée Est.
APP	NICE Approche	125.575 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
APP	NICE Approche	128.200 MHz	H24	FREQ arrivée.
APP	NICE Approche	130.825 MHz	H24	FREQ Départ.
APP	NICE Approche	134.475 MHz	H24	FREQ arrivée Ouest.
TWR	NICE Prevol	121.775 MHz	H24	
TWR	NICE Sol	121.700 MHz	H24	CTL ACFT au sol.
TWR	NICE Tour	118.700 MHz	H24	FREQ IFR et VFR en circuit d'aérodrome.
TWR	NICE Tour	121.275 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	120.850 MHz	H24	
VDF	NICE Gonio	121.275 MHz	H24	
VDF	NICE Gonio	122.925 MHz	H24	
VDF	NICE Gonio	124.175 MHz	H24	
VDF	NICE Gonio	130.825 MHz	H24	
VDF	NICE Gonio	134.475 MHz	H24	
ATIS	NICE	129.600 MHz	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR. (FR)
ATIS	NICE	136.575 MHz	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR. (EN)

## 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 Root ALT	Portée Coverage	RDH (pente) (slope)	Situation Location	
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°/239 m THR 22L	(2)
GP 04R		330.2 MHz	H24	43°38'52.1"N 007°12'21.9"E	9 ft		16.2 m/53 ft (3°)	066°/312 m THR 04R	
DME 04R		CH 44X	H24	43°38'52.1"N 007°12'21.9"E	30 ft	25NM FL250		066°/312 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			043°/209 m THR 22R	
GP 04L		333.65 MHz	H24	43°39'15.9"N 007°12'19.9"E	10 ft		17.5 m/57 ft (3°)	021°/314 m THR 04L	
DME 04L		CH 36Y	H24	43°39'15.9"N 007°12'19.9"E	66 ft	25NM FL250		021°/314m THR 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*

## AD 2 LFMN.21

Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

Voir AD2 LFMN INI

See AD2 LFMN INI

## AD 2 LFMN.22

Procédures de vol *Flight procedures*

Voir AD2 LFMN INI

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.

See AD2 LFMN INI

Speed limitation : within NICE TMA 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.

23 JUL 2015

**AD 2 LFMN.23****Renseignements supplémentaires *Additional information***

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.

Délivrance de clairance départ par DCL H24.

Équipement de surveillance du trafic :

- 1) AD équipé d'un radar primaire et secondaire (voir AD 1.0).
  - 2) 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 FL055 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 2.3
- 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 :

- 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 VOR A et RNAV A (GNSS) 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.

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

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.

Departure clearance data-link service H24.

Traffic surveillance equipment :

- 1) AD équipé with primary and secondary surveillance radar (see AD 1.0).
  - 2) MSAW ground warning system (see AD 1.0) :
- Processing area : the MSAW monitoring is effective within the lateral limits of the NICE TMA and the portion of the adjacent airspace under MILAN FIR to the exclusion list of inhibition zones :
- below FL055 within lateral limits of LF-R95A
  - below 3000 ft within lateral limits of NICE TMA 7 and 8, LF-R95A excluded
  - below 2500 ft within lateral limits of CANNES CTR 1 and 2
  - below 2300 ft around Fayence (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 2.3
- 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:

- 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. VOR A and RNAV A (GNSS) 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.

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

**AD 2 LFMN.24****Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***



## NICE COTE D'AZUR

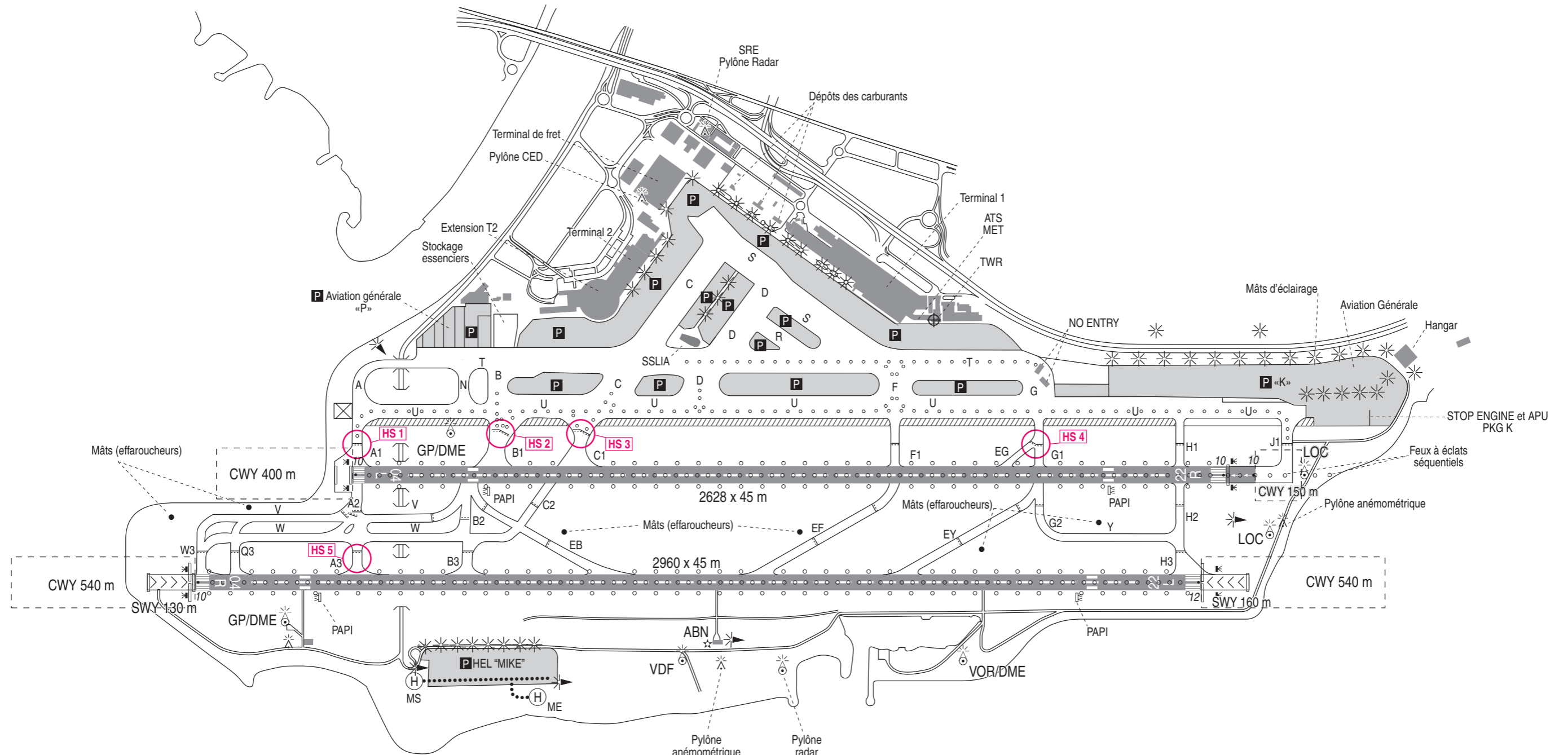
POSTES DE STATIONNEMENT / <i>Parking stands</i>			
AST	Envergure MAX / <i>MAX Span</i>	Longueur MAX / <i>MAX Length</i>	Observations
1B/D/E/G/H/Q	F900 LX	E145	Nose out
1C/F/J	GLEX	GLEX	Nose out
2A	DC10	L10	Nose in
2B	B744	A346	Nose in
2C	B738	MD90	Nose in
3	GLF5	DH8D	
5A	F2000	F2000	Nose out
5C	EMB175	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
8B	A310	T154	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
18	B737-800W	B727-200	Nose out
19A	B738	B722	Nose out
19B	B738	B722	Nose out
19C	RJ85	E175	Nose out
19D	B763	B763	Nose out
20	B738	MD81	Nose in
21A	B738	MD90	Nose out
21B	DC10	DC10	
21C	B738	MD90	Nose out
21D	B74S	B74S	Nose out
22	B738	MD81	Nose in

## 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
24A	B737	A320	Nose in
24C	B731	F70	Nose in
24D	AT72	AT72	
25A	B763	B763	Nose in
25B	B738	B738	
26	A306	A306	
26A	F100	F100	
26R	B744	B773	Nose in
28	A320	A320	Nose in
28A	AT72	SB20	
31A	B737	A320	Nose in
31B	F50	F100	
33A	B737	A320	Nose in
33B	F50	F100	
35A	B737	A320	Nose in
35B	F50	F100	
37A	B737	A320	Nose in
37B	F50	F100	
39A	B737	A320	Nose in
39B	F50	GLEX	
40A	A321	MD90	Nose in
40B	B744	B773	Nose in
40C	A306	B753	Nose in
42	B744	B744	Nose in
43A	B737	A320	Nose out
43B	A748	B734	
44	B738	MD90	Nose in
45A	B737	A320	Nose out
45B	A748	B734	
46A	B737	B722	Nose in
46B	B744	A346	Nose in
46C	B738	B722	Nose in
47A	B737	A320	Nose out
47B	A748	B734	
48A	B738	MD90	Nose in
48B	B744	A346	Nose in
48C	B738	A321	Nose in
49A	B762	B762	
49B	MD11	MD11	
49C	A306	B753	
50A	B738	MD90	Nose in
50B	B744	A346	Nose in
50C	B738	MD90	Nose in
51A	G450	ERJ145	Nose out
51B	B737 - 800	A321	Nose out
51C	B737 - 800	ERJ145	Nose out
52A	B737	B722	Nose in
52B	B744	A346	Nose in
52C	B737	B722	Nose in
53	B737 - 800	A321	Nose out
54A	B737	B722	Nose in
54B	A388	A346	Nose in
54C	B764	B764	Nose in
55	B737 - 800	A321	Nose out
57	ATR72	ERJ145	Nose out

## NICE COTE D'AZUR

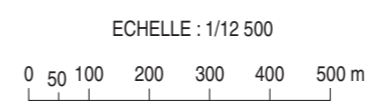
POSTES DE STATIONNEMENT / <i>Parking stands</i>			
AST	Envergure MAX / <i>MAX Span</i>	Longueur MAX / <i>MAX Length</i>	Observations
61A	B738	DC95	
61B	DC10	DC10	
61C	B738	B722	
61D	GLF4	CRJ7	
61E	GLF4	E145	
61F	GLF4	CRJ7	
63A	B738	MD90	
63B	MD11	B764	
63C	B738	B722	
63D	GLF4	CRJ7	
63E	GLF4	E145	
63F	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	
MIKE	14 plots hélicoptères dont 2 pour l'avitaillement		
PAPA-V	PMR1	PMR1	Repoussage en entrée
PAPA-W	GLF4	GLF4	Repoussage en sortie W 4/5/6
PAPA-X	GLF5	GLF5	
PAPA-Y	GLF4	GLF4	Repoussage en entrée
KILO	GLEX	GLEX	Tractage



**LEGENDE**

- Point d'arrêt / Holding point
- Hot spot voir / see GMC
- HS
- Aire de trafic / Apron
- ⊛ Antenne constituant un obstacle et balisé de nuit / Lighted antenna constituting an obstruction
- ⊛ Obstacle balisé de nuit / Obstruction lighted at night
- Manche à air / Windsock
- ☆ Feu aéronautique / Identification beacon (IBN)
- ⊛ Feu d'obstacle / Obstruction light

**PRKG**  
voir cartes IAC  
see IAC charts



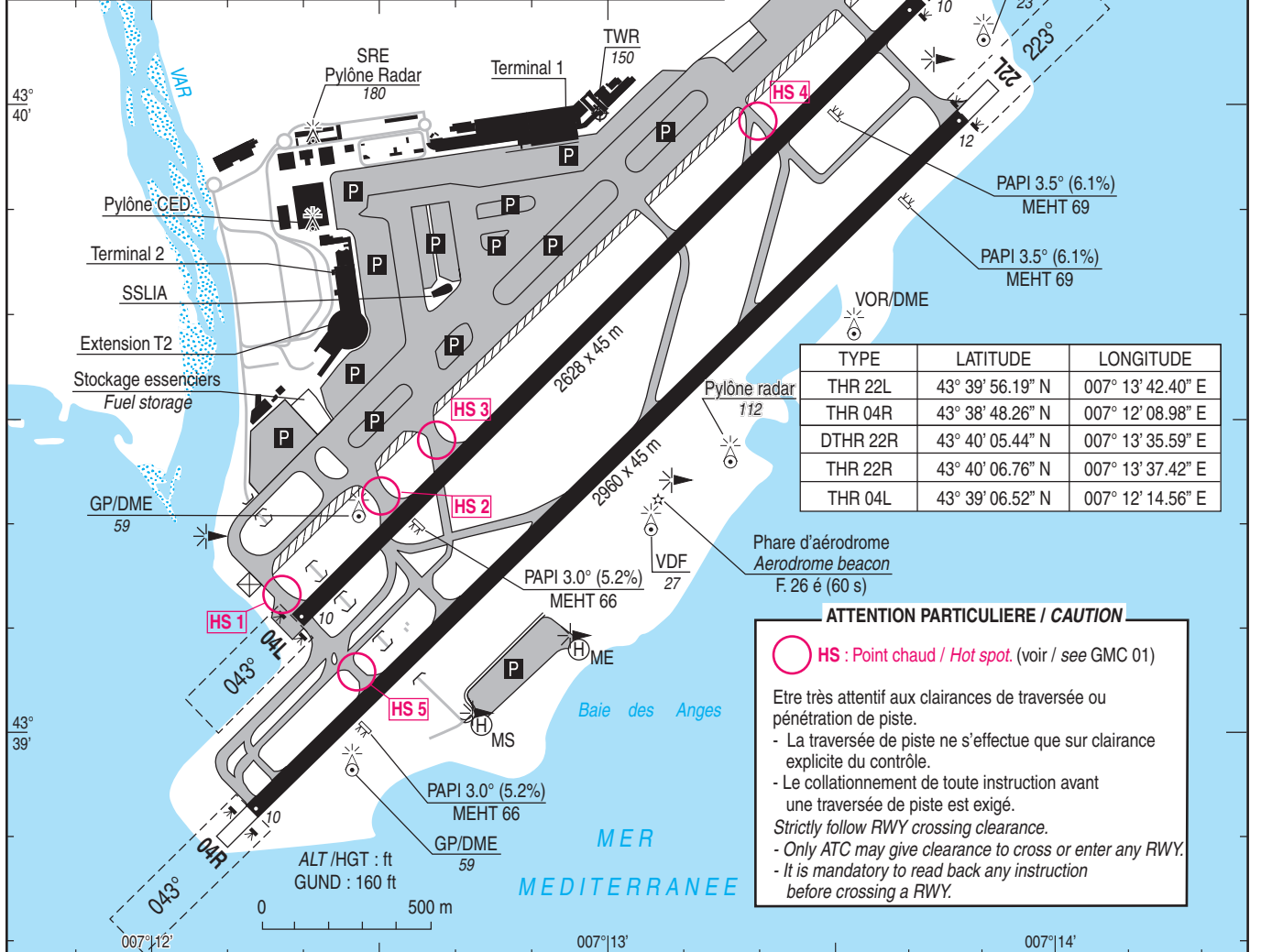
**CARTE D'AERODROME**

Aerodrome chart  
ALT AD : 12 (1 hPa)

Ouvert à la CAP  
Public air traffic

**NICE COTE D'AZUR**  
43 39 55 N - 007 12 54 E

<p>ATIS 129.6 (FR) -136.575 (EN) ☎ 04 93 17 21 15 (FR) - 04 93 17 21 16 (EN)                  GND (SOL) : 121.7                  PREFLIGHT (PREVOL) 121.775                  AVT : JET A1, lubrifiants : BP 23/80 - BP 21/97.                  JET A1 disponible sans préavis 0300-2100.                  TOTAL/BP : 04 93 21 39 73. ESSO : 04 93 21 39 72                  En dehors de ces HOR, O/R 1 HR après l'atterrissage de l'appareil au gestionnaire sur AD (SA ACA) ou assistant.                  JET A1, lubrifiants : BP 23/80 - BP 21/97.                  JET A1 available without advanced notice between 0300-2100.                  TOTAL/BP : 04 93 21 39 73. ESSO : 04 93 21 39 72                  Outside these HOR, O/R 1 HR after landing to managing authority (SA ACA) or handling.                  Péril animalier/Wildlife strike hazard : Permanent.</p>	<p>ATS : H24 ☎ 04 93 17 21 18.                  BRIA : 0600-2100 ETE/SUM : - 1HR                  ☎ 04 93 17 21 18 - FAX : 04 93 17 21 17</p>	<p>VAR 2°E (15)</p>
--	---	-----------------------------



RWY	BALISAGE/Lighting		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE Surface	RESIST. Strength	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
04L	NIL	LIH/LIL	2628	2778	2628	2628	Revêtues Paved	81 F/B/W/T	400	400	400	400
22R	NIL	LIH/LIL	2570	2970	2570	2570			400	400	400	400
04R	NIL	LIH/LIL	2960	3500	3120	2960			400	400	400	400
22L	NIL	LIH/LIL	2960	3500	3090	2960			400	400	400	400

**BALISAGE /Lighting :**  
 RWY 22R : feux à éclats séquentiels sur une longueur de 300 m  
 - PAPI RWY 22L et 22R : Divergence axe de piste 5°.  
 Surface de protection obstacles PAPI limitée à 7 km.  
 - Phare d'aérodrome  
 RWY 04R/22L : ligne axiale HI/BI  
 RWY 04L/22R : ligne axiale HI/BI  
 RWY 22R : sequenced flashing lights for 300 m.  
 - PAPI RWY 22L and 22R : Offset 5° from RWY centreline.  
 Obstacles clearance guaranteed up to 7 km.  
 - Aerodrome beacon  
 RWY 04R/22L : axial line LIH/LIL  
 RWY 04L/22R : axial line LIH/LIL

**OBSERVATIONS / Remarks :**  
 Après un atterrissage RWY 04L (respectivement RWY 04R), sauf nécessité opérationnelle, sortir au plus tard par la voie H1 (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.  
 After landing RWY 04L (respectively RWY 04R), except for operational necessity, exit at the latest via TWY H1 (respectively EY) to protect LOC critical area.  
 In case of exceptional exit beyond these TWY, advise ATC as soon as possible.

**CONSIGNES PARTICULIERES**  
*Special Instructions***NICE COTE D'AZUR****DISTANCES DECLAREES RESTANTES EN FONCTION DES VOIES D'ACCES AUX PISTES (en m)**  
*Declared distances according to TWY connecting to RWY (in m)*

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.*

**1 - RWY 04L/22R**

RWY 04L	TWY B1	TWY C1
Distance	2224	1985

RWY 22R	TWY H1	TWY G1	TWY EG	TWY F1
Distance	2430	2015	1848	1595

**2 - RWY 04R/22L**

RWY 04R	TWY Q3	TWY A3	TWY B3
Distance	2860	2475	2155

RWY 22L	TWY EY	TWY EF
Distance	2155	1735

**CONSIGNES***Instructions***NICE COTE D'AZUR****CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE***Particular instructions for arrivals procedures***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.

**1 PARTICULARITES TOPOGRAPHIQUES ET METEOROLOGIQUES****1.1 Situation**

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).

**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).

L'alimentation de la piste Sud au décollage est complexe en RWY 04. Si, pour des raisons opérationnelles ou de sécurité, l'équipage demande à l'arrivée la piste 04R, les servitudes de dégagement imposent que le taxiway "W" soit libre de tout trafic, ce qui peut nécessiter un long préavis.

**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.

**1.4 Conséquences sur les espaces et trajectoires**

Le volume utile pour les arrivées/départs est concentré essentiellement dans un secteur de 130° environ (QDR 090° - QDR 220°).

**1.5 Orientations des pistes et vents**

L'orientation des pistes a été déterminée par la topographie et non par la situation de vents dominants. Compte tenu des caractéristiques, des minima et des capacités horaires des procédures au QFU 223° la RWY 04 est privilégiée et pourra être mis 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).

**1.6 Généralité de roulage**

Comme signalé au § 1.2 la première piste rencontrée au roulage est une piste dédiée à l'atterrissage.

Il est rappelé aux pilotes qu'une clairance explicite pour traverser ou pénétrer cette 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.

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.

**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.

**1 TOPOGRAPHICAL AND METEOROLOGICAL FEATURES****1.1 Location**

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).

**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).

For access to the take off runway, taxi routes cross the active landing runway. For RWY 04 departures access to the runway is complex. If, for any reason, the crew requests an arrival on RWY 04, it is necessary that taxiway "W" be free of all traffic and this may require a long delay.

**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.

**1.4 Effects on airspace and routes**

Useful volume for arrivals and departures mainly concentrated in a sector of about 130° (QDR 090°-QDR 220°).

**1.5 Runway direction (QFU) and wind**

Runway direction was determined by local topography, not prevailing wind direction. Due to the complexity, capacity and the high minima of QFU 223° landings and take-offs on RWY 04 are 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).

**1.6 Taxiing generality**

As specified in item 1.2, the first runway you come across during taxiing is a landing runway.

So before crossing this 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.

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.

**CONSIGNES***Instructions***NICE COTE D'AZUR****2 ARRIVEES****2.1 Arrivées au QFU 043**

Le QFU 043 est préférentiel compte tenu de la météorologie et de la topographie ; il est utilisé environ 90% du temps. La piste 04L, dédiée aux atterrissages 04, mesure 2628 mètres. En cas de conditions météorologiques favorables (10 km, 3000 ft), les approches RNAV A (GNSS) RWY 04L et VOR A RWY 04L sont préférentielles. Pour ce qui concerne la RNAV A (GNSS), en cas de perte de la capacité, le pilote doit l'annoncer (cf. 2.2.3) afin de bénéficier d'un guidage radar. L'approche VOR A RWY 04L est l'overlay de la procédure RNAV A (GNSS) et reste utilisable en cas d'incapacité GNSS.

Ces deux procédures sont suivies par la VPT A. Elles permettent d'éviter le survol de l'Est de Cannes, de Vallauris et d'Antibes-Ville. Environ 2/3 des arrivées 04 utilisent les procédures RNAV A (GNSS) ou VOR A RWY04L.

En cas de conditions météo moins favorables, la procédure ILS 04L est mise en oeuvre ; les procédures RNAV z et y sont disponibles ce sont des procédures à 3° de pente permettant des approches à moindre bruit sur Antibes notamment.

En cas d'indisponibilité du VOR AZR pour API des approches ILS ou LOC RWY 04L et API des approches ILS, LOC ou NDB RWY 04R, remplacer RDL 117° AZR par RDL 113° CGS.

Les PAPI 04L et 04R à 3° situés respectivement à droite des seuils 04L et 04R sont réglés pour le passage au seuil d'avions de type B 747.

L'entraînement aux approches de précision de catégorie II ou III et aux atterrissages automatiques est impossible sur l'aérodrome de NICE COTE D'AZUR.

**2.2 Arrivées au QFU 223**

**2.2.1** Le QFU 223 est utilisé environ 10 % du temps, cette situation se rencontre environ 120 jours par an pendant des périodes de quelques heures en général (brise de mer), plus rarement des journées entières par fort vent de sud ouest à ouest. Les visibilité et plafonds sont souvent élevés. La piste 22R, dédiée aux atterrissages 22, mesure 2570 mètres.

**2.2.2** En RWY 22, la procédure d'approche préférentielle est l'approche VOR B RWY 22R suivie de VPT B RWY 22R. En cas d'indisponibilité du VOR/DME AZR la procédure VOR C RWY 22R suivie de VPT C RWY 22R est déclarée en service.

En raison des obstacles, ces approches présentent des minima élevés, 8 km et 1500 ft (VOR B et C) ; par météo défavorable, (VIS < 8 km, plafond < 1500 ft) la procédure RNAV D (GNSS) RWY22 est mise en service. En l'absence de la capacité RNAV requise, risque d'attente ou de déroutement à prévoir.

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

- le respect des vitesses et configurations machine AVANT la phase à vue.
- le maintien strict des altitudes publiées sur la vue en coupe (voir 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, les procédures ne sont plus mises en oeuvre. 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 oeuvre de ces procédures VPT RWY 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.

**2 ARRIVALS****2.1 QFU 043 arrivals**

QFU 043 landings are preferred due to the meteorology, minima and topography; they are used about 90 % of the time. 04L, 2628 meters, is dedicated to landings. Under favourable meteorological conditions (10 km, 3000 ft) RNAV A (GNSS) RWY 04L and VOR A RWY 04L are the preferential approaches. Concerning RNAV A (GNSS) approach, in case of loss of RNAV capability, the pilot must give notice of it (cf. 2.2.3) in order to benefit of a radar guidance. The VOR A RWY 04L approach is the overlay of RNAV A (GNSS) approach and remain usable in case of loss GNSS capability.

These two procedures are followed by VPT A. They enable to avoid the overflight of the East of Cannes, of Vallauris and of Antibes-City. About 2/3 of 04 arrivals use the VOR A or RNAV A (GNSS) RWY 04L approaches.

During less favourable conditions. ILS 04L is in use. RNAV z/y are available. The 3 degree slope allows low noise descents over Antibes.

In case of unavailability of VOR AZR for missed approach of ILS or LOC approaches RWY 04L and ILS, LOC or NDB approaches RWY 04R, replace RDL 117° AZR with RDL 113° CGS.

The 3 degree 04L and 04R PAPI respectively located right of threshold 04L and 04R, are calibrated for threshold overflight of type B 747 planes. Category II or III precision approaches and automatic LDG training is impossible at NICE COTE D'AZUR AD.

**2.2 QFU 223 arrivals**

**2.2.1** QFU 223 arrivals occur about 10 % of the time, about 120 days per year for periods of several hours at most (sea breezes) and occasionally all day with strong West/South Westerly winds. Ceiling and visibility are usually good RWY 22R, 2570 meters, is dedicated to landings.

**2.2.2** For RWY 22 landings, the preferential approach is the VOR B RWY 22R approach followed by VPT B 22R. The conventional approach will be the VOR C RWY 22R approach followed by the VPT C RWY22R, if VOR/DME AZR is U/S.

Due to obstacles, these approaches have high minima, 8 km and 1500 ft (VOR B and C) ; under adverse weather conditions (visibility BLW 8 km, ceiling BLW 1500 ft), RNAV D (GNSS) RWY 22 procedure will be in use. Without required RNAV capability, holding or diversion to be expected.

To carry out these procedures aircrews should:

- check speed and aircraft set-up BEFORE the visual phase of the approach.
- strictly maintain published altitudes (see vertical cut-away views on IAC) because of VFR HEL traffic flying at 500 ft MAX without transponder under the procedure.
- be aware of marked high obstacles on the right of base leg.
- note the very short final descent at 3.5°.

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.

A circle 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 these procedures VPT RWY 22 has not to be considered like an exceptional situation and does not constitute a reason for using a circle to land RWY 22 procedure except on limited basis.



**CONSIGNES***Instructions***NICE COTE D'AZUR**

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 B 747.

*The 3.5° degree 22L and 22R PAPI, respectively located left of threshold 22L and 22R, are calibrated for threshold overflight of type B 747 planes.*

**2.2.3 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 et/ou 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).

**2.2.3 Phraseology**

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

A l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices ne peuvent être utilisés au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles et de sécurité (ex : vent arrière, piste mouillée ou contaminée,...).

**3 LANDING**

*On landing, thrust reversers and reverse pitch devices may only be used beyond reverse idle for technical or safety reasons (e.g.: tail wind, runway surface conditions, etc).*

**4 DEPARTS**

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, ceci malgré le renforcement de la phraséologie et de la signalétique diurne et nocturne des intersections. Les 2 pistes sont rapprochées (309,50 m d'axe à axe), ce qui induit des cheminements complexes, principalement pour alimenter le seuil 04R : En configuration bi-piste 04, le taxiway W, balisé en axial vert, est utilisé systématiquement.

En configuration monopiste 04R, le TWY V, balisé en axial vert, est utilisé systématiquement.

De nuit le TWY A3 n'est pas utilisable dans le sens Nord-Sud.

Décollage 22 : l'attention des pilotes est attirée sur la possibilité de mouvements simultanés d'hélicoptères utilisant l'hélistation (voir ci-dessous).

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

**4 DEPARTURES**

*South runway 04R/22L 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. Due to the 309,50 m separation of the two runways they are not independent and require complex taxi routes for access to RWY 04R/22L and in particular for access to 04R when taxiway "W", marked in green, is dedicated to 04R :*

*When both RWY's are in use, TWY W, marked in green, is to be used systematically.*

*When only RWY 04R is in use, TWY V, marked in green, is to be used systematically.*

*At night TWY A3 cannot be used from North to South.*

*Take off 22: pilot's attention is drawn to the possibility of simultaneous movement of helicopters using the helipad (see below).*

*Strictly follow the initial departure flightpath and the published altitudes.*

**5 EXPLOITATION MONOPISTE 04L**

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

- VIS  $\geq$  10 km et PLAFOND  $\geq$  3000 ft.

Les procédures VOR A et RNAV A, z et y (GNSS) 04L sont mises en oeuvre, le GP NI est coupé.

Le point d'arrêt A1 est utilisé pour l'alignement des ACFT au départ.

- VIS  $\geq$  5 km et PLAFOND  $\geq$  1000 ft.

La procédure LOC DME RWY 04L est mise en oeuvre, le GP NI est coupé.

Le point d'arrêt A1 est utilisé pour l'alignement des ACFT au départ.

- VIS < 5 km ou PLAFOND < 1000 ft

Les procédures ILS, RNAV z et y (GNSS) sont mises en oeuvre.

Le point d'arrêt B1 est utilisé pour l'alignement des ACFT au départ pouvant accepter une distance déclarée au décollage de 2224 m.

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

**5 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 (depending on MTO conditions) :*

- VIS  $\geq$  10 km and CEILING  $\geq$  3000 ft.

*The VOR A, RNAV A, z and y (GNSS) RWY 04L are in use, GP NI is off.*

*Holding point A1 is used to line-up departing ACFT.*

- VIS  $\geq$  5 km and CEILING  $\geq$  1000 ft.

*Procedure LOC DME RWY 04L is in use, GP NI is off.*

*Holding point A1 is used to line-up departing ACFT.*

- VIS < 5 km and CEILING < 1000 ft.

*The procedure ILS, RNAV z and y (GNSS) RWY 04L is in use.*

*Holding point B1 is used to line-up departing ACFT that can accept a take-off distance of 2224 m.*

*Holding point B1 is used to line-up other ACFT. Line -up will depend on ACFT established on the GP (possibility of holding).*

---

**CONSIGNES**

*Instructions*

**NICE COTE D'AZUR**

---

**6 HELISTATION**

Présence d'une hélistation recevant un trafic important au sud de la plate-forme. Elle est située à 300 m environ au sud de l'axe de piste 04R/22L.



**6 HELIPOINT**

*To the South of the field there is a Helistation that has a high traffic density. It is located 300 m South of the 04R/22L centreline.*

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 refoulements 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 54 inclus,  
- cap à l'Ouest pour les postes 2 à 8, 26 à 28, 31A à 39A inclus,  
- cap au Sud pour les postes 40 à 48 inclus - à l'exception 40A cap à l'Ouest.

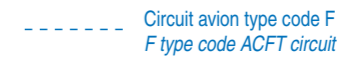
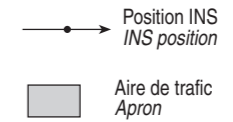
Except when otherwise instructed by ATC, pushbacks for "nose-in" parked ACFT must be :  
- heading East for stands 10 to 24 included, except stand 16C,  
- heading North for stand 16C only,  
- heading East for stands 50 to 54 included,  
- heading West for stands 2 to 8, 26 to 28, 31A to 39A included,  
- heading South for stands 40 to 48 included - except 40A heading West.

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.

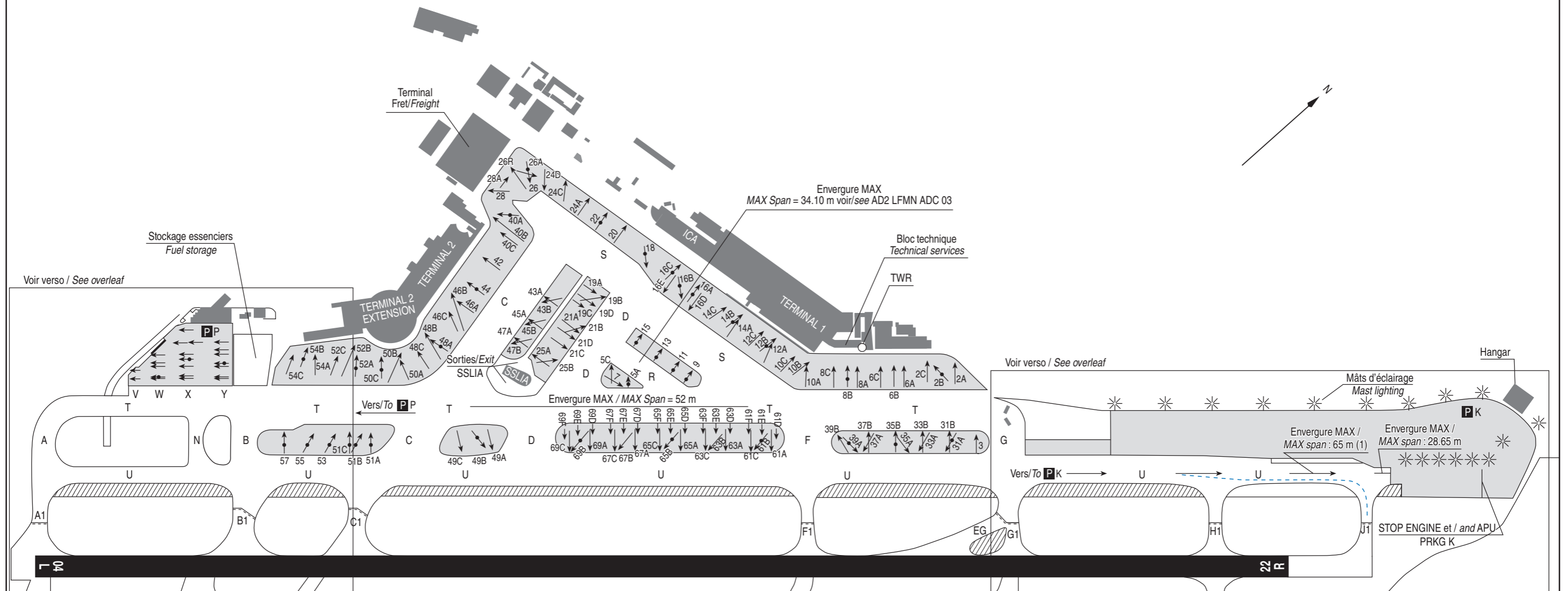
Use of APU restricted at :  
- 30 min after arriving on apron.  
- 30 min before leaving apron.  
For KILO apron, refer to AD LFMN APDC 02.

**INS**  
**POSTES DE STATIONNEMENT / Stands**  
voir / see AD2 LFMN.8

**Utilisation des postes de stationnement**  
Use of parking stands :  
voir / see AD2 LFMN 9, 10, 11.



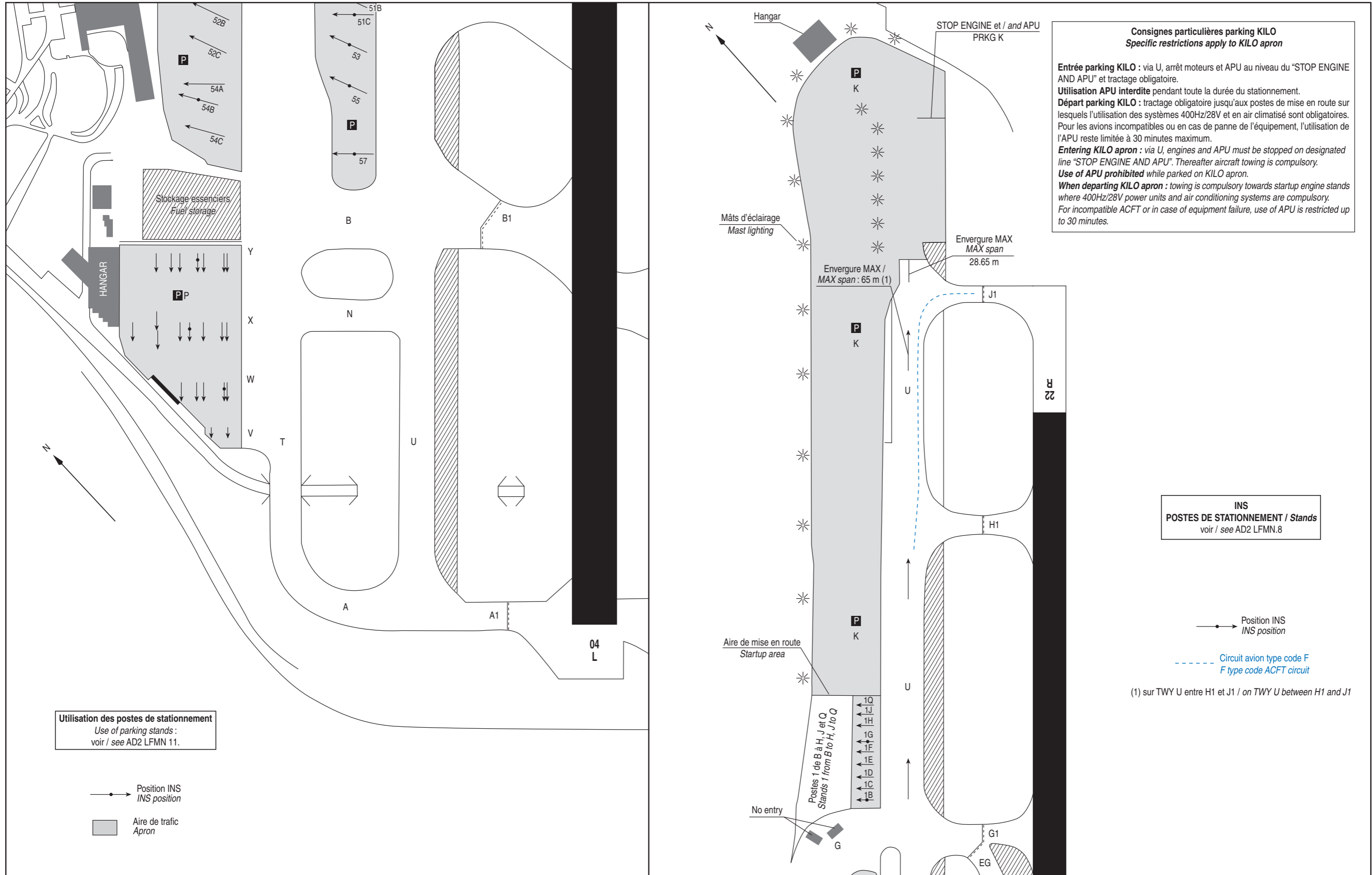
(1) sur TWY U entre H1 et J1 / on TWY U between H1 and J1



**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 du stationnement.

**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.

**When departing KILO apron :** towing is compulsory towards startup engine stands where 400Hz/28V power units and air conditioning systems are compulsory. For incompatible ACFT or in case of equipment failure, use of APU is restricted up to 30 minutes.

**INS**  
**POSTES DE STATIONNEMENT / Stands**  
voir / see AD2 LFMN.8

→ Position INS  
INS position

--- Circuit avion type code F  
F type code ACFT circuit

(1) sur TWY U entre H1 et J1 / on TWY U between H1 and J1

**Utilisation des postes de stationnement**  
Use of parking stands :  
voir / see AD2 LFMN 11.

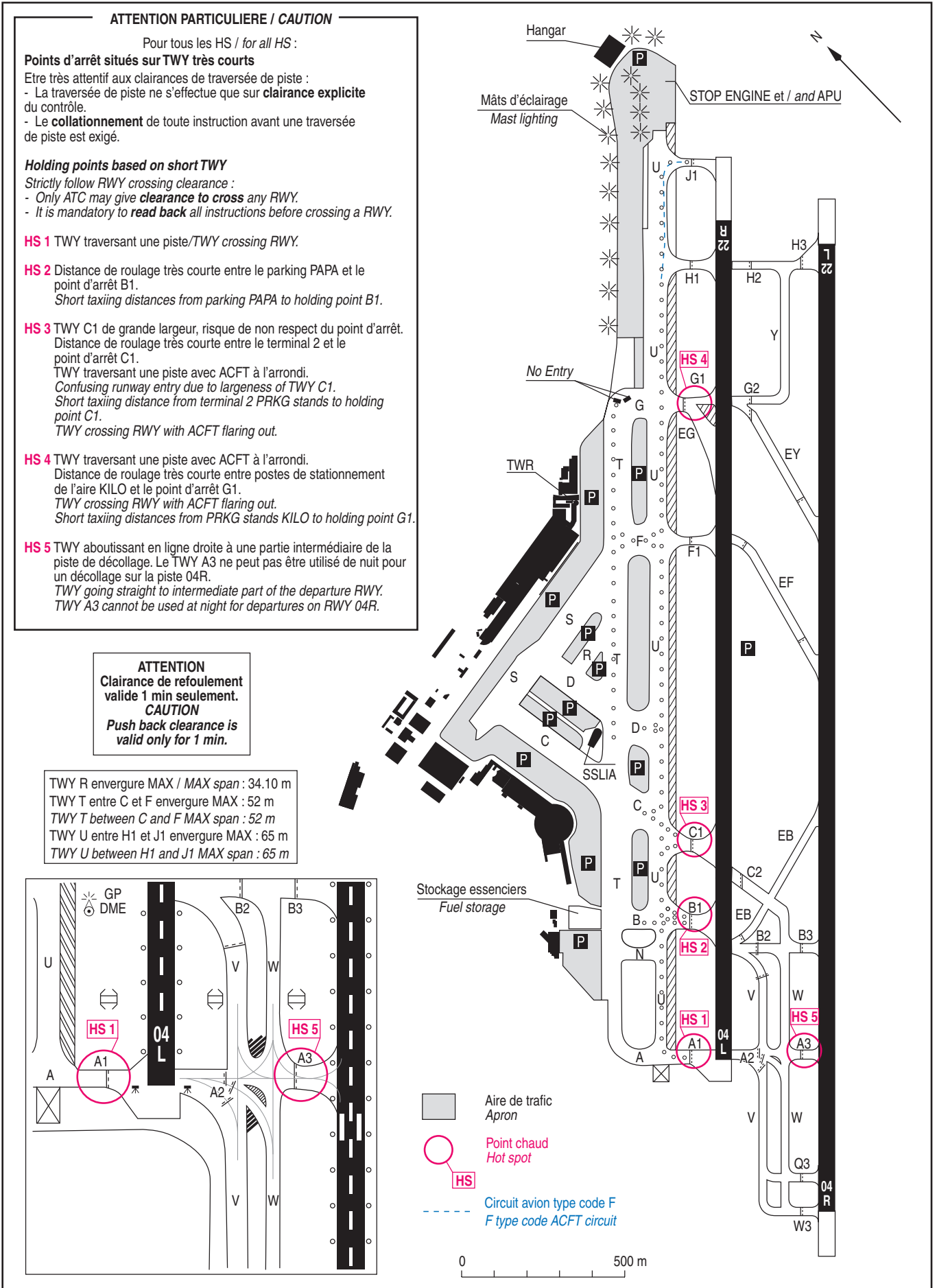
→ Position INS  
INS position

■ 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** Distance de roulage très courte entre le parking PAPA et le point d'arrêt B1.  
Short taxiing distances from parking PAPA to holding point B1.

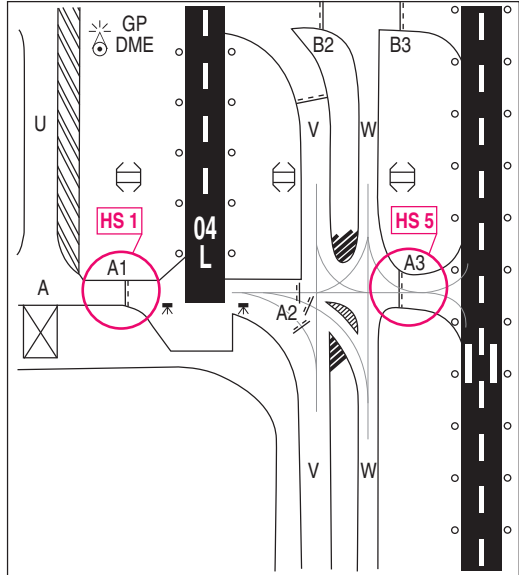
**HS 3** TWY C1 de grande largeur, risque de non respect du point d'arrêt. Distance de roulage très courte entre le terminal 2 et le point d'arrêt C1.  
TWY traversant une piste avec ACFT à l'arrondi.  
Confusing runway entry due to largeness of TWY C1.  
Short taxiing distance from terminal 2 PRKG stands to holding point C1.  
TWY crossing RWY with ACFT flaring out.

**HS 4** 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.

**HS 5** TWY aboutissant en ligne droite à une partie intermédiaire de la piste de décollage. Le TWY A3 ne peut pas être utilisé de nuit pour un décollage sur la piste 04R.  
TWY going straight to intermediate part of the departure RWY.  
TWY A3 cannot be used at night for departures on RWY 04R.

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

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  
TWY U entre H1 et J1 envergure MAX : 65 m  
TWY U between H1 and J1 MAX span : 65 m

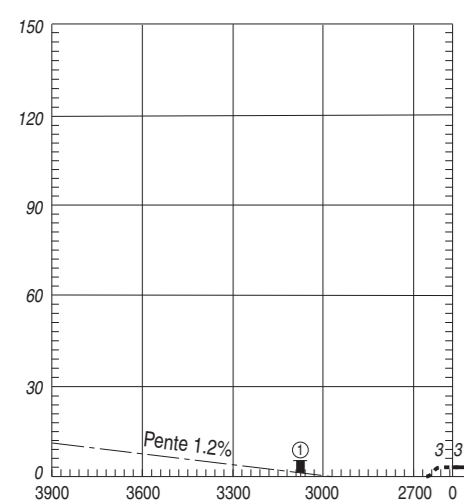


Stockage essenciers  
Fuel storage

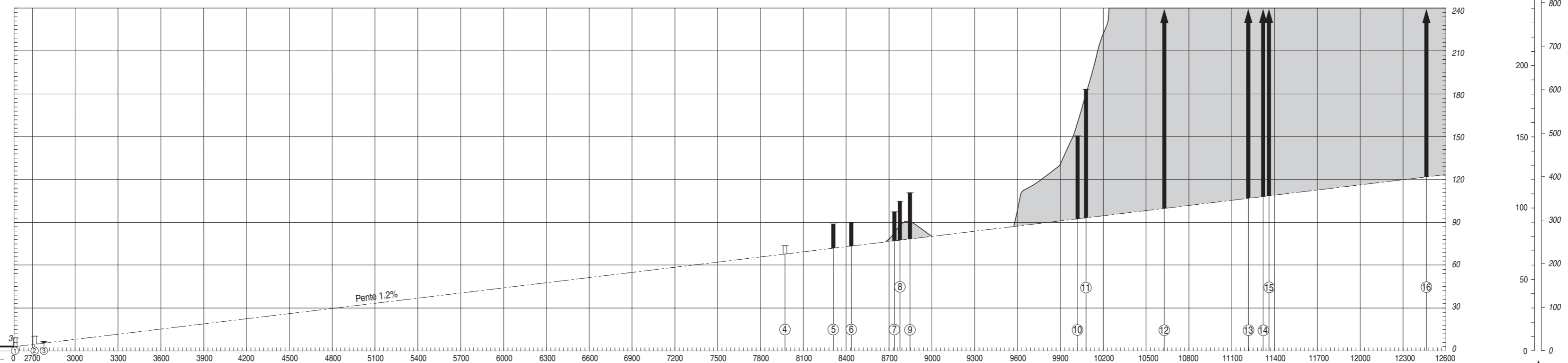
- Aire de trafic  
Apron
- Point chaud  
Hot spot
- HS
- Circuit avion type code F  
F type code ACFT circuit

0 500 m

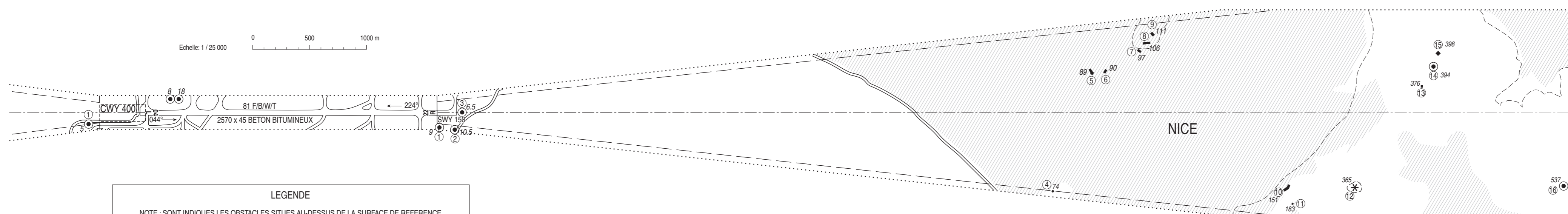
DISTANCES DECLAREES		
RWY 04L		RWY 22R
2630	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	2570
2720	TODA - Distance de décollage utilisable	2970
2720	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	2570
2720	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	2570



Echelle: 1/25 000



Echelle: 1/2500



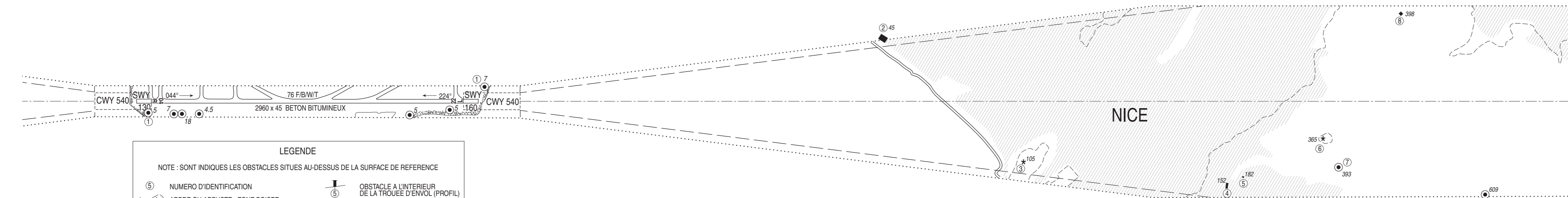
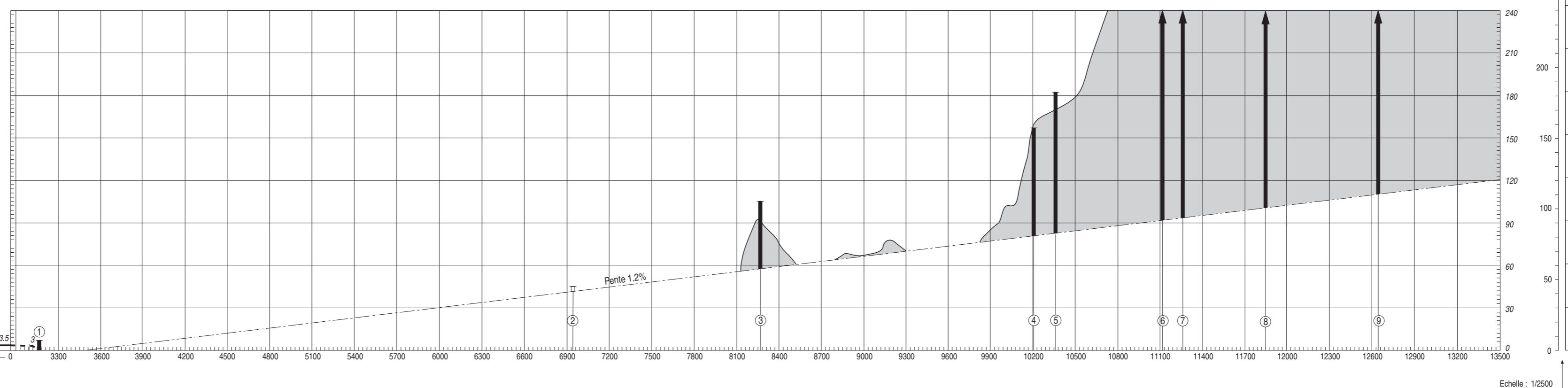
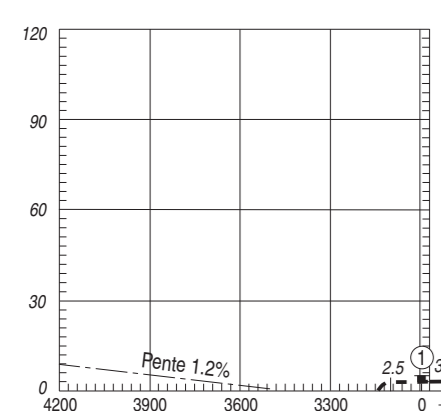
## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUEES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

⑤	NUMERO D'IDENTIFICATION	▬	OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUÉE D'ENVOL (PROFIL)
* (X)	ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE	⊥	OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUÉE D'ENVOL (PROFIL)
●	MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...	⑤	TROUÉE D'ENVOL
■	BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	⋯	ZONE DE RELEVÉ D'OBSTACLES
▲	OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUÉE D'ENVOL (PROFIL)		

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE LOACI

DISTANCES DECLAREES		
RWY 04R		RWY 22L
2960	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	2960
3500	TODA - Distance de décollage utilisable	3500
3120	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	3090
2960	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	2960



**LEGENDE**

NOTE : SONT INDIQUEES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

⑤	NUMERO D'IDENTIFICATION	▬	OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUÉE D'ENVOL (PROFIL)
* (★)	ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE	▬	OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUÉE D'ENVOL (PROFIL)
●	MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...	---	TROUÉE D'ENVOL
■	BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	.....	ZONE DE RELEVÉ D'OBSTACLES
▲	OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUÉE D'ENVOL (PROFIL)		

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

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

## NICE COTE D'AZUR

<p><b>1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE</b></p> <p><b>1.1 MARSEILLE ACC et NICE APP</b> assurent la fourniture des services de la circulation aérienne de la TMA NICE (cf. ENR 2.3).</p> <p><b>1.2 Espaces délégués à NICE APP</b></p> <p>1.2.1 Limites latérales et verticales (cf. ENR 2.3).</p> <p><b>2 CALAGE ALTIMETRIQUE</b> L'altitude de transition pour la TMA NICE est de 5000 ft. Le niveau de transition est calculé par NICE APP.</p> <p><b>3 PROCEDURES</b></p> <p><b>3.1 Limitation de vitesse</b> 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.</p> <p><b>3.2 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA</b></p> <p>3.2.1 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. 3.2.2.3) 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.</p> <p>3.2.2 Itinéraires normalisés de départ aux instruments (SID)</p> <p>3.2.2.1 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.3.2.2.3). Les pilotes devront mentionner obligatoirement dans le champ «route» de leur plan de vol, le point de fin de SID.</p> <p>3.2.2.2 Départs RNAV L'équipement requis pour l'utilisation des procédures de départ RNAV est un équipement RNAV utilisant un capteur GNSS ou/et un capteur DME/DME. Toutefois, les équipements RNAV ne disposant pas de capteur GNSS devront, en complément du capteur DME/DME, disposer d'une possibilité de navigation inertielle pour utiliser les SIDs 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.</p>	<p><b>1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS</b></p> <p><b>1.1 MARSEILLE ACC and NICE APP</b> provide air traffic services in NICE TMA (ref. ENR 2.3).</p> <p><b>1.2 Airspaces assigned to NICE APP</b></p> <p>1.2.1 Lateral and vertical limits (ref. ENR 2.3).</p> <p><b>2 ALTIMETER SETTING</b> The transition altitude in NICE TMA is 5000 ft. The transition level is calculated by NICE APP.</p> <p><b>3 PROCEDURES</b></p> <p><b>3.1 Speed restriction</b> 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.</p> <p><b>3.2 IFR routes within the TMA</b></p> <p>3.2.1 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. 3.2.2.3) 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.</p> <p>3.2.2 Standard Instrument Departure Routes (SID)</p> <p>3.2.2.1 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. 3.2.2.3). Pilots must notify in the "route" field of their flight plan the SID final point.</p> <p>3.2.2.2 RNAV Departures Required equipment for RNAV Departures is RNAV equipment with a GNSS sensor and/or DME/DME sensor. However RNAV equipment not having a GNSS sensor must have inertial navigation to use RNAV SIDs in addition to a DME/DME sensor.  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 know position (ex. runway threshold). This may be done by means of the function "automatic runway update" or done manually.</p>
--	---



## NICE COTE D'AZUR

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 afin de se voir attribuer un départ conventionnel (cf. 3.2.2.3).

*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 in order to be given a conventional departure (cf. 3.2.2.3).*

**3.2.2.3 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 et/ou 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).

**3.2.2.3 Phraseology**

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

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).

*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).*

**3.2.3 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.

**3.2.3 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.*

**3.3 Procédures RADAR**

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

**3.3 RADAR procedures**

*MARSEILLE ACC and NICE APP provide radar surveillance, assistance and guidance functions.*

**3.4 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.

**3.4 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.*

**4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION****4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE****4.1 Départ**

En VMC : à l'intérieur de la TMA, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome. Sinon appliquer la procédure IMC ci-dessous.

**4.1 Departure**

*In VMC: within the TMA, fly back and land on the departure aerodrome. Otherwise apply the following IMC procedure.*

En IMC : 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.

*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.*

**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.

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

**4.2 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.

**4.2 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.*

## NICE COTE D'AZUR

**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.

**1 PARTICULARITES TOPOGRAPHIQUES ET METEOROLOGIQUES****1.1 Situation**

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).

**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). Pour rejoindre la piste de décollage, les cheminements croisent la piste en service pour les atterrissages. L'alimentation de la piste 04R au décollage est complexe. Si, pour des raisons opérationnelles ou de sécurité, l'équipage demande à l'arrivée la piste 04R, les servitudes de dégagement imposent que le taxiway W soit libre de tout trafic, ce qui peut nécessiter un long préavis.

**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.

**1.4 Conséquences sur les espaces et trajectoires**

Le volume utile pour les arrivées/départs est concentré essentiellement dans un secteur de 130° environ (QDR 090° - QDR 220°).

**1.5 Orientations des pistes et vents**

L'orientation des pistes a été déterminée par la topographie et non par la situation de vents dominants. Compte tenu des caractéristiques, des minima et des capacités horaires des procédures au QFU 223, le QFU 043 est privilégié et pourra être mis 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).

**SPECIFIC PROCEDURES AND OPERATING METHODS 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.

**1 TOPOGRAPHICAL AND METEOROLOGICAL FEATURES****1.1 Location**

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).

**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). For access to the take off runway, taxi routes cross the active landing runway. For RWY 04R departures access to the runway is complex. If, for any reason, the crew requests an arrival on 04R, it is necessary that taxiway "W" be free of all traffic and this may require a long delay.

**1.3 Obstacles/Relief**

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.

**1.4 Effects on airspace and routes**

Useful volume for arrivals and departures mainly concentrated in a sector of about 130° (QDR 090°-QDR 220°).

**1.5 Runway direction (QFU) and wind**

Runway direction was determined by local topography, not prevailing wind direction. Due to the complexity, capacity and the high minima of QFU 223, landings and take-offs at QFU 043 are 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).

## NICE COTE D'AZUR

**2 ARRIVEES****2.1 ARRIVEES AU QFU 043**

Le QFU 043 est préférentiel compte tenu de la météorologie et de la topographie ; il est utilisé environ 90 % du temps. La piste 04L, dédiée aux atterrissages 04, mesure 2628 mètres. En cas de conditions météorologiques favorables (10 km, 3000 ft), les approches RNAV A (GNSS) RWY 04L et VOR A RWY 04L sont préférentielles. Pour ce qui concerne la RNAV A (GNSS), en cas de perte de la capacité, le pilote doit l'annoncer afin de bénéficier d'un guidage radar. L'approche VOR A RWY 04L est l'overlay de la procédure RNAV A (GNSS) et reste utilisable en cas d'incapacité GNSS.

Ces deux procédures sont suivies par la VPT A. Elles permettent d'éviter le survol de l'Est de Cannes, de Vallauris et d'Antibes-Ville. Environ 2/3 des arrivées RWY 04 utilisent les procédures RNAV A (GNSS) ou VOR A RWY 04L.

En cas de conditions météo moins favorables, la procédure ILS 04L est mise en oeuvre ; les procédures RNAV z et y sont disponibles. Ce sont des procédures à 3° 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'avions de type B747.

**2.2 ARRIVEES AU QFU 223**

Le QFU 223 est utilisé environ 10 % du temps. Cette situation se rencontre environ 120 jours par an pendant des périodes de quelques heures en général (brise de mer), plus rarement des journées entières par fort vent de sud ouest à ouest. Les visibilité et plafonds sont souvent élevés. La piste 22R, dédiée aux atterrissages 22, mesure 2570 mètres.

En piste 22, la procédure d'approche préférentielle est l'approche VOR B RWY 22R suivie de VPT B RWY 22R.

En cas d'indisponibilité du VOR/DME AZR la procédure VOR C RWY 22R suivie de VPT C RWY 22R est déclarée en service.

En raison des obstacles, ces approches présentent des minima élevés, 8 km et 1500 ft (VOR B et C).

Par météo défavorable, (VIS < 8 km, plafond < 1500 ft), la procédure RNAV D (GNSS) RWY22 est mise en service. En l'absence de la capacité RNAV requise, risque d'attente ou de déroutement à prévoir.

Pour l'accomplissement 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 oeuvre. 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 oeuvre 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.

**2 ARRIVALS****2.1 QFU 043 ARRIVALS**

043 landings are preferred due to the meteorology, minima and topography; they are used about 90 % of the time. RWY 04L, 2628 meters, is dedicated to landings. Under favourable meteorological conditions (10 km, 3000 ft) RNAV A (GNSS) RWY 04L and VOR A RWY 04L are the preferential approaches. Concerning RNAV A (GNSS) approach, in case of loss of RNAV capability, the pilot must give notice of it in order to benefit of a radar guidance. The VOR A RWY 04L approach is the overlay of RNAV A (GNSS) approach and remain usable in case of loss GNSS capability.

These two procedures are followed by VPT A. They enable to avoid the overflight of the East of Cannes, of Vallauris and of Antibes-City. About 2/3 of RWY 04 arrivals use the VOR A or RNAV A (GNSS) RWY 04L approaches.

During less favourable conditions. ILS 04L is in use. RNAV z/y are available. The 3 degree 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 B747 planes.

**2.2 QFU 223 ARRIVALS**

223 arrivals occur about 10 % of the time, about 120 days per year for periods of several hours at most (sea breezes) and occasionally all day with strong West/South Westerly winds. Ceiling and visibility are usually good RWY 22R, 2570 meters, is dedicated to landings.

On RWY 22, the preferential approach is the VOR B approach followed by VPT B RWY 22R.

The conventional approach will be the VOR C RWY 22R approach followed by the VPT C RWY 22R, if VOR/DME AZR is U/S.

Due to obstacles, these approaches have high minima, 8 km and 1500 ft (VOR B and C).

Under adverse weather conditions (visibility BLW 8 km, ceiling BLW 1500 ft), RNAV D (GNSS) RWY 22 procedure will be in use. Without required RNAV capability, holding or diversion is to be expected.

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.

## NICE COTE D'AZUR

**3 DEPARTS****3.1 Généralités**

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, ceci malgré le renforcement de la phraséologie et de la signalétique diurne et nocturne des intersections.

Les 2 pistes sont rapprochées (309,50 m d'axe à axe), ce qui induit des cheminements complexes, principalement pour alimenter le seuil 04R :

En configuration bi-piste 04, le TWY W, balisé en axial vert, est utilisé systématiquement.

En configuration monopiste 04R, le TWY V, balisé en axial vert, est utilisé systématiquement.

De nuit le TWY A3 n'est pas utilisable dans le sens Nord-Sud.

**3.2 Service de délivrance de la clairance départ par liaison de données :**

La demande de clairance départ par liaison de données doit être initialisée par les équipages dix minutes avant l'heure prévue de mise en route.

L'accusé de réception de l'équipage devra parvenir au service du contrôle au plus tard trois minutes après l'émission de la clairance.

En cas d'absence de réponse trois minutes avant l'heure prévue de mise en route, l'équipage contactera la fréquence prévol pour obtenir la clairance.

Le service de délivrance de la clairance départ par liaison de données ne sera pas initialisé par l'équipage si le vol projeté ne respecte pas les itinéraires et les pentes publiées.

Sauf remarque particulière mentionnée dans le message, la clairance départ obtenue par liaison de données tient lieu d'autorisation de mise en route sous réserve du respect du créneau de décollage éventuel.

L'autorisation de repousser et de rouler sera délivrée sur la fréquence Sol.

Différence avec ENR 1.5 C :

- Valeur du t1 : 3 minutes

- En cas de CTOT, le pilote reçoit dans la clairance les valeurs CTOT - 3' à CTOT + 3'.

- ☛ **3.3** 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.

**☛ 4 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, en fonction des conditions MTO, les conditions d'exploitation suivantes seront mises en oeuvre par le service du Contrôle :

- VIS  $\geq$  10 km et PLAFOND  $\geq$  3000 ft.

Les procédures VOR A et RNAV A (GNSS) RWY 04L sont mises en oeuvre. Le GP NI est coupé.

Le point d'arrêt A1 est utilisé pour l'alignement des ACFT au départ.

- VIS  $\geq$  5 km et PLAFOND  $\geq$  1000 ft.

La procédure LOC DME RWY 04L est mise en oeuvre, le GP NI est coupé.

Le point d'arrêt A1 est utilisé pour l'alignement des ACFT au départ.

**3 DEPARTURES****3.1 General information**

*3000 m 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.*

*Due to the 309,50 m separation of the two runways they are not independent. This close proximity of the runways results in a complex taxi configuration:*

*When both RWY 04 are in use, TWY W, marked in green, is to be used systematically.*

*When only RWY 04R is in use, TWY V, marked in green, is to be used systematically.*

*At night TWY A3 cannot be used from North to South.*

**3.2 Departure clearance data-link service:**

*The data-link departure clearance request must be initiated by aircrews ten minutes before scheduled start-up time.*

*The clearance echo-back message must be received by air traffic control at the latest three minutes after clearance has been issued.*

*In case of lack of response three minutes before the scheduled start up time, the aircrew should contact the preflight frequency to obtain departure clearance.*

*The departure clearance data-link service should not be initiated by the aircrew if their scheduled flight plan does not comply with the published SID and climb gradients.*

*Unless otherwise mentioned in the message, the data link departure clearance means start up clearance as well, according to CTOT if any.*

*Push back and taxi clearance will be delivered on ground frequency.*

*Differences with ENR 1.5 C:*

*- Value of t1: 3 minutes*

*- In case of CTOT, the pilot gets the values CTOT - 3' to CTOT + 3' with the clearance.*

- 3.3** *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.*

**4 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 (depending on MTO conditions) :*

*- VIS  $\geq$  10 km and CEILING  $\geq$  3000 ft.*

*The VOR A and RNAV A (GNSS) RWY 04L procedures are in use.*

*GP NI is off.*

*Holding point A1 is used to line-up departing ACFT.*

*- VIS  $\geq$  5 km and CEILING  $\geq$  1000 ft.*

*Procedure LOC DME RWY 04L is in use, GP NI is off.*

*Holding point A1 is used to line-up departing ACFT.*

## NICE COTE D'AZUR

- VIS < 5 km ou PLAFOND < 1000 ft

Les procédures ILS, RNAV z et y (GNSS) RWY 04L sont mises en oeuvre.

Le point d'arrêt B1 est utilisé pour l'alignement des ACFT au départ pour accepter une distance déclarée au décollage de 2224 m.

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

**5 HELISTATION**

Présence d'une hélistation recevant un trafic important au sud de la plate-forme. Elle est située à 300 m environ au sud de l'axe de piste 04R/22L.

**6 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.

**7 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.

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.

- VIS < 5 km and CEILING < 1000 ft.

*The procedures ILS, RNAV z and y (GNSS) RWY 04L are in use.*

*Holding point B1 is used to line-up departing ACFT that can accept a take-off distance of 2224 m.*

*Holding point B1 is used to line-up other ACFT. Line-up will depend on ACFT established on the GP (possibility of holding).*

**5 HELIPOINT**

*To the South of the field there is a Helistop that has high traffic density. It is located 300 m South of the 04R/22L centreline.*

**6 TRAINING FLIGHTS**

*Trainings 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.*

**7 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.*

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

## NICE COTE D'AZUR

## PROCEDURE MOINDRES NUISANCES

- 1. ARRETE 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 :
- 1.1 Vols de nuit**
- 1.1.1** On désigne par "marge cumulée d'un aéronef équipé de turboréacteurs" 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.
- 1.1.2** 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.
- 1.1.3** Aucun aéronef équipé de turboréacteurs 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.
- 1.1.4** Aucun aéronef équipé de turboréacteurs 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.
- 1.2 Utilisation des parkings**
- 1.2.1 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 AD2 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 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.

## NOISE ABATEMENT PROCEDURES

- 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:*
- 1.1 Night flights**
- 1.1.1** *"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.*
- 1.1.2** *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.*
- 1.1.3** *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.*
- 1.1.4** *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.*
- 1.2 Use of Parkings**
- 1.2.1 Parking Kilo**  
*In order to reduce noise nuisances due to aircraft using Parking Kilo, special operating instructions have been defined in AIP France AD2 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;*
  - *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.*

## NICE COTE D'AZUR

- 1.2.2 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.
- 1.3 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.
- 1.4 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.
- 1.4.1 Procédures "VOR A ou RNAV A (GNSS) RWY 4L/04R suivies de VPT A RWY 04L/04R"**  
Les procédures "VOR A ou RNAV A (GNSS) 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 AD2 LFMN IAC 01 et 02).  
Toute exécution d'une procédure ILS ou RNAV z/y alors que la procédure VOR A ou RNAV A (GNSS) est en service donnera lieu à une analyse des causes. En fonction de cette analyse, elle pourrait conduire à un relevé de manquement.
- 1.4.2 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).
- 1.4.3 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 AD2 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.
- 1.2.2 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.*
- 1.3 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.*
- 1.4 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.*
- 1.4.1 Procedures "VOR A or RNAV A (GNSS) RWY 04L/04R followed by VPT A RWY 04L/04R"**  
*The procedures "VOR A or RNAV A (GNSS) 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 AD2 LFMN IAC 01 and 02).*  
  
*Any execution of an ILS or RNAV z/y procedure when VOR A or RNAV A (GNSS) procedures are in use will be followed by an analysis of the causes. Based on this analysis, an infringement report could be filed.*
- 1.4.2 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).*
- 1.4.3 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.*

## NICE COTE D'AZUR

<p><b>1.4.4</b> <u>Départs</u> 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.</p> <p><b>1.5</b> <b>Conduite machine</b> 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. Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions OACI PANS-OPS volume 1.</p> <p><b>1.6</b> <b>Vols VFR</b> 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.</p> <p><b>2.</b> <b>AUTRES RESTRICTIONS</b></p> <p><b>2.1</b> <b>Approches aux instruments directes RWY 04 (ILS, RNAV z/y (GNSS), LOC ou NDB)</b> 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 :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- éviter les augmentations de puissance ou de poussée pendant la phase d'approche finale ;</li><li>- respecter la vitesse indiquée maximum de 200 kt en aval des points spécifiés sur les cartes IAC ;</li><li>- sortir les traînées après le passage de la balise NC / 4.9 NM THR 04L ou 4.7 NM THR 04R.</li></ul> <p><b>2.2</b> <b>Inverseurs de poussée</b> 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.</p> <p><b>3</b> <b>Exemptions – Dérégations</b></p> <p><b>3.1</b> <b>Exemptions</b> Les dispositions prévues dans les paragraphes 1.1 à 1.6 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des avions suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;</li><li>- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;</li><li>- aéronefs mentionnés à l'article L.110-2 du code de l'aviation civile (aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'Etat) ;</li><li>- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.</li></ul> <p><b>3.2</b> <b>Dérégations</b></p> <p><b>3.2.1</b> Des dérogations aux règles définies aux paragraphes 1.1 à 1.3 peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.</p> <p><b>3.2.2</b> Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux paragraphes 1.1 à 1.6 ainsi qu'aux paragraphes 2.1 et 2.2 que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité de vol.</p> <p><b>3.2.3</b> 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 1.4 à 1.6 ainsi qu'aux paragraphes 2.1 et 2.2.</p>	<p><b>1.4.4</b> <u>Departures</u> <i>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.</i></p> <p><b>1.5</b> <b>Engine operation instructions</b> <i>Aircrew shall observe the engine operation instructions included in operating manuals to reduce noise nuisances during landing and take-off. These instructions shall comply with the Doc ICAO PANS-OPS Volume 1.</i></p> <p><b>1.6</b> <b>VFR flights</b> <i>Aircraft operating VFR must comply with noise abatement procedures provided to reduce noise nuisances published in the AIP.</i></p> <p><i>Except for landings and take-offs or when given ATC clearance, use the highest possible flight level.</i></p> <p><b>2.</b> <b>OTHER RESTRICTIONS</b></p> <p><b>2.1</b> <b>Instrument straight-in approaches RWY 04 (ILS, RNAV z/y (GNSS), LOC or NDB)</b> <i>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:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- avoid increases in power and thrust during final approach;</li><li>- comply with maximum indicated airspeed of 200 kt MAX at points shown on approach charts;</li><li>- landing gear extension recommended after passing NC / 4.9 NM THR 04L or 4.7 NM THR 04R.</li></ul> <p><b>2.2</b> <b>Reverse thrust</b> <i>On landing, reverse thrust and propeller reverse pitch should not be used beyond idle power other than for safety or operational requirements.</i></p> <p><b>3</b> <b>Exemptions – Dispensations</b></p> <p><b>3.1</b> <b>Exemptions</b> <i>The provisions specified in paragraphs 1.1 to 1.6 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- aircraft performing humanitarian or ambulance flights;</li><li>- for flight safety reasons for aircraft in emergency situations;</li><li>- aircraft mentioned in Article L.110-2 of French Civil Aviation Code (military aircraft and French State aircraft);</li><li>- aircraft operating government missions.</li></ul> <p><b>3.2</b> <b>Dispensations</b></p> <p><b>3.2.1</b> <i>Dispensations from the regulations specified in Paragraphs 1.1 to 1.3 can be exceptionally given by the minister in charge of civil aviation.</i></p> <p><b>3.2.2</b> <i>The flight captain can only waive the regulations defined in Paragraphs 1.1 to 1.6 and in paragraphs 2.1 and 2.2 if he thinks it is absolutely necessary for flight safety reasons.</i></p> <p><b>3.2.3</b> <i>The ATC unit can, for flight safety reasons, issue clearance waiving the regulations specified in Paragraphs 1.4 to 1.6 and in paragraphs 2.1 and 2.2.</i></p>
--	--

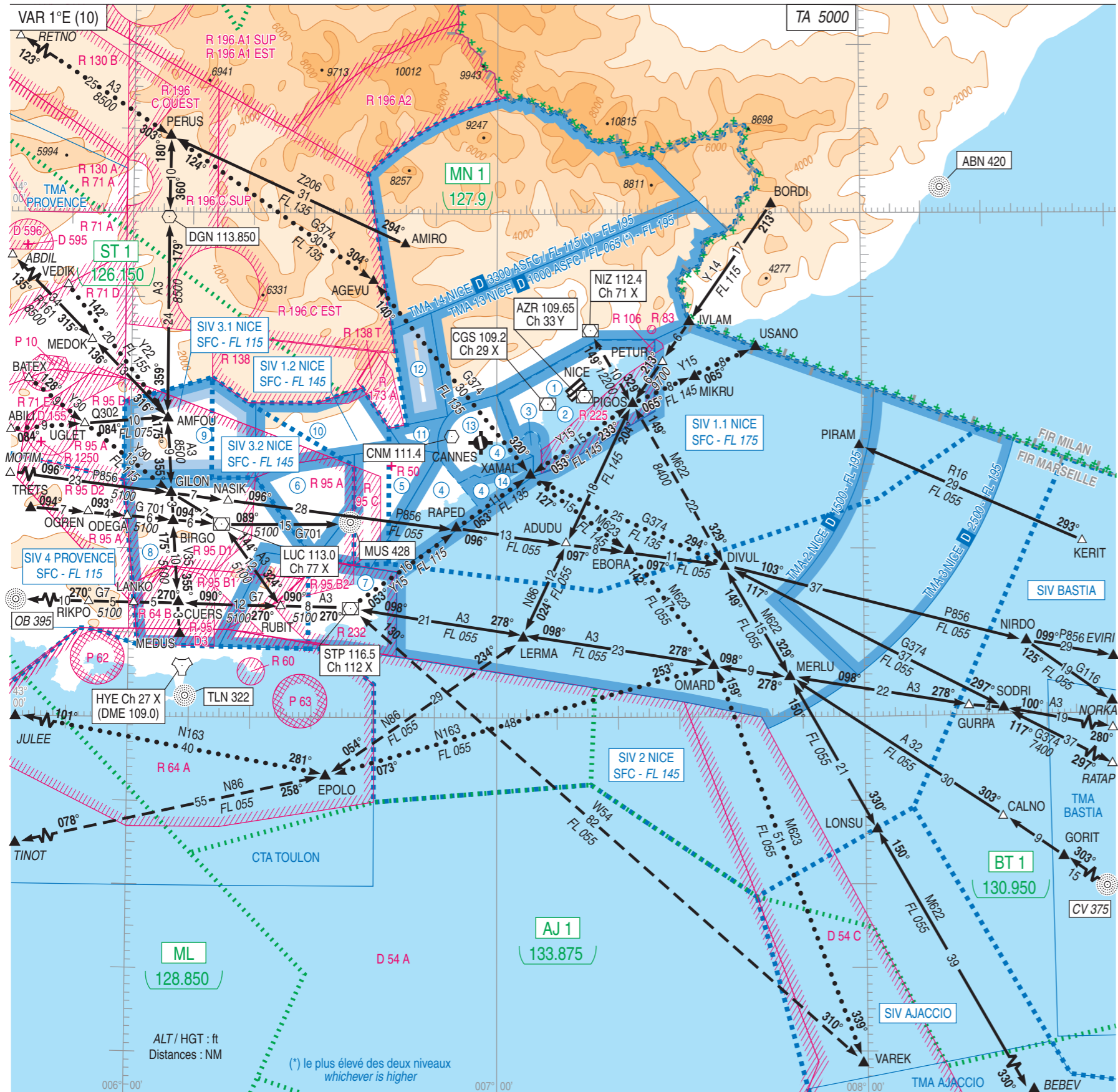


NICE COTE D'AZUR  
Carte régionale  
Area chart

ACC MARSEILLE Contrôle/Control Fréquences des secteurs/Sectors frequencies  
 FIS NICE Information 122.925 (H) (Secteur Sud / South sector) - 120.850 (Secteur Nord / North sector) - 124.425 (Secteur Ouest / West sector)  
 APP NICE Départ/Departure 130.825 (H)  
 NICE Approche/Approach 134.475 (H) (Secteur Ouest / West sector) - 124.175 (H) (Secteur Est / East sector) - 125.575 (s)

●●●●●●●●●● RNAV5  
 - - - - - Sur clairance du contrôle / On ATC clearance

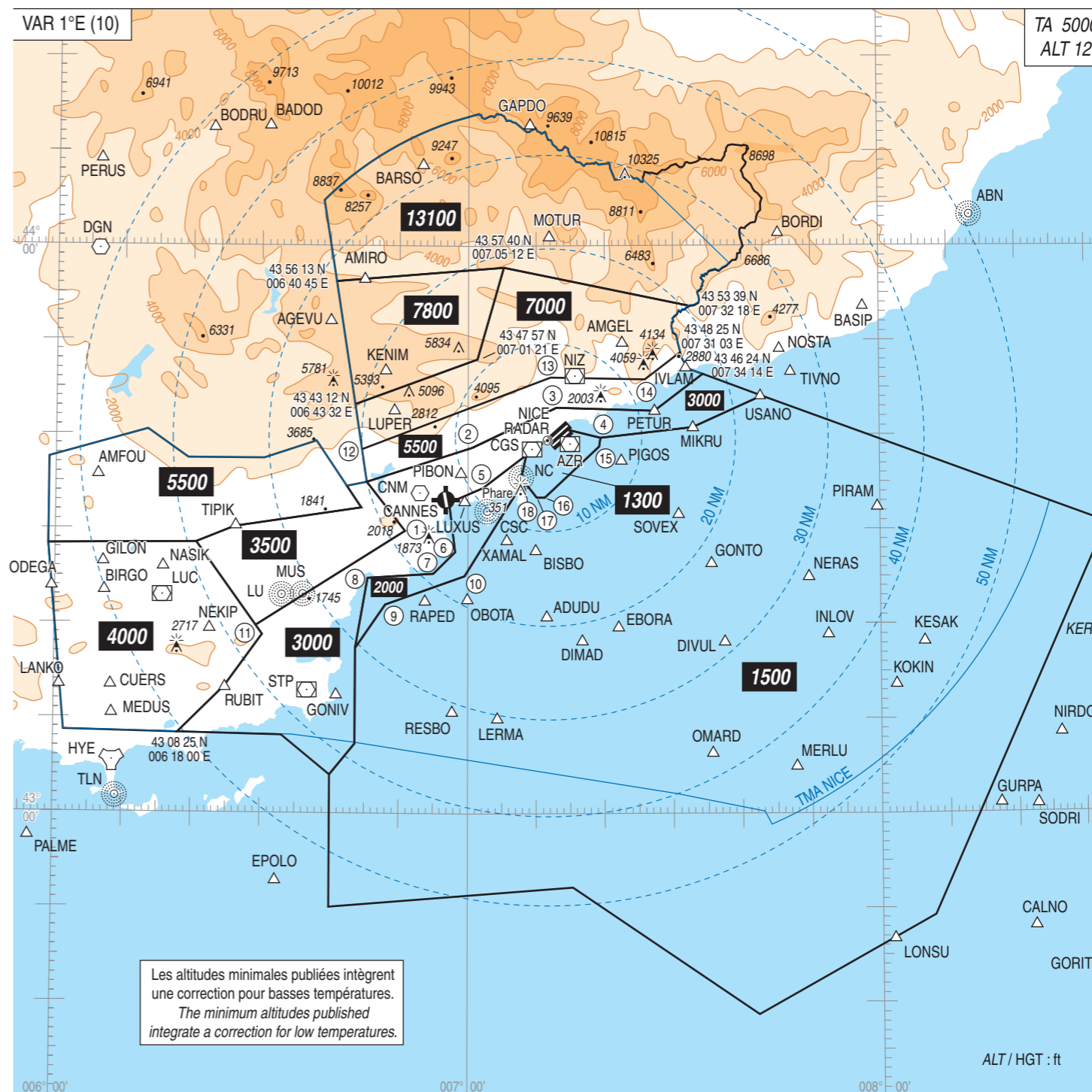
Transit FL < 150 non autorisé à l'exception des AWY G374 et M622.  
 Transit FL < 150 non authorized except on AWY G374 and M622.



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

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

APP NICE Départ / Departure 130.825 (H)  
NICE Approche / Approach 134.475 (H) (Secteur Ouest / West sector) - 124.175 (H) (Secteur Est / East sector) - 125.575 (s)



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	Coordonnées	RNAV	CONV
IAF/ MAHF/MATF NERAS		REF ENR 4.3	X	X
IAF MUS		REF ENR 4.1	X	X
IF BISBO		REF ENR 4.3	X	X
IF LOPKI		REF Enr 4.3	X	
IF REVBA		REF Enr 4.3	X	
IF VOR A RWY 04L/04R	43°23'04.5" N	006°36'22.9" E		X
FAF VOR A RWY 04L/04R	43°30'38.9" N	007°09'31.7" E		X
FAF ILS RWY 04L 4000 ft	43°30'37.8" N	007°00'37.7" E		X
FAF ILS RWY04R 4000 ft	43°30'03.4" N	007°00'54.6" E		X
FAF VOR B RWY 22L/22R	43°39'33.8" N	007°29'58.9" E		X
TP MN502	43°29'20.4" N	007°38'43.8" E	X	
TP MN504	43°23'49.9" N	007°27'06.1" E	X	
TP MN506	43°22'59.5" N	007°10'15.7" E	X	
TP MN510	43°30'38.0" N	007°09'31.8" E	X	
TP MN512	43°15'15.4" N	007°37'34.6" E	X	
MAP04	43°33'43.56" N	007°09'14.03" E	X	
TP MN602	43°24'07.0" N	007°01'25.2" E	X	
TP MN604	43°23'03.7" N	006°50'19.6" E	X	
FAF MN608	43°30'20.3" N	007°00'13.7" E	X	
FA04L	43°30'37.5" N	007°00'37.2" E	X	
MAPT/MATF RW04L	43°39'06.51" N	007°12'14.55" E	X	
MATF MN612	43°40'01.7" N	007°13'30.5" E	X	
TP MN802	43°23'48.8" N	007°01'19.7" E	X	
FAF MN808	43°30'02.0" N	007°00'08.2" E	X	
FA04R	43°30'19.2" N	007°00'31.7" E	X	
MAPT/MATF RW04R	43°38'48.26" N	007°12'08.98" E	X	
MATF MN810	43°39'39.2" N	007°13'19.1" E	X	
MATF MN614	43°35'33.5" N	007°22'59.3" E	X	
TP MN402	43°23'02.8" N	006°56'29.7" E	X	
TP/MATF MN404	43°22'50.9" N	007°32'18.8" E	X	
SOVEX		REF ENR 4.3	X	
IF NANAX		REF ENR 4.3	X	
FAF MN410	43°36'33.8" N	007°26'04.2" E	X	
MAPT MAP22	43°40'00.53" N	007°19'18.35" E	X	
MATF MN412	43°28'03.2" N	007°17'52.2" E	X	
MATF MN414	43°20'13.4" N	007°44'57.3" E	X	

Identification Procedure		RNAV A (GNSS) RWY04				(1) GNSS		Dec MAG 2015 1.7°E				
RMK												
Leg sequence	P/T	ID	Fly Over	Direction MAG °	Direction True °	Distance (NM or min)	Turn	MINM level (FL or AMSL ft)	MAX level (FL or AMSL ft)	IAS (kt)	vertical angle (°) / TOCH (m)	Nav Spec
INA NERAS	IF	NERAS						4000				RNAV 1 (1)
	TF	MNS02		298	299.4	9						RNP APCH
	TF	MNS04		235	237.0	10.1						RNP APCH
	TF	MNS06		265	266.2	12.3				200 MAX		RNP APCH
	TF	BISBO		354	356.0	4.8		3000				RNP APCH
	IF	MUS						F1080				RNAV 1 (1)
INA MUS	TF	MNS06		088	090.0	24.7		4000		200 MAX		RNP APCH
	TF	BISBO		354	356.0	4.8		3000				RNP APCH
	IF	BISBO						3000				RNP APCH
	TF	MNS10		354	356.0	2.9		3000	3000			RNP APCH
APCH	TF	MAP04	Yes	354	356.0	3.1	R					RNP APCH
	DF	MNS04		137	138.2	11.5				185 MAX		RNP APCH
	TF	MNS12		40	041.6	13			2000			RNP APCH
	TF	NERAS		297	299.0		R	3000	3000	230 MAX		RNAV 1 (1)
HLDG	HM	NERAS	Yes									

PRECODING RNAV y (GNSS) RWY 04L

Identification Procedure		RNAV y (GNSS) RWY04L					(1) GNSS					Dec MAG 2015 - 1.7°E		
Leg sequence	P/T	ID	Fly Over	Direction MAG °	Direction True °	Distance (NM or min)	Turn	MIN level /FL or AMSL (ft)	MAX level /FL or AMSL (ft)	IAS (kt)	vertical angle (°) /TCH (m)	Nav Spec		
INA NERAS	IF	NERAS						4000				RNAV 1 (1)		
	TF	MNB02		267	288.9	35		4000		200 MAX		RNP APCH		
	TF	LOPKI		313	314.8	5		4000		200 MAX		RNP APCH		
INA MUS	IF	MUS						FLO80				RNAV 1 (1)		
	TF	MNB04		088	090.0	10.2		4000		200 MAX		RNP APCH		
	TF	LOPKI		043	044.7	6.4		4000		200 MAX		RNP APCH		
APCH	IF	LOPKI		043	044.8	3.8		4000		200 MAX		RNP APCH		
	TF	MNB08		043	044.8	12.5		4000		200 MAX		RNP APCH		
	DF	RW04L	Yes		043						-3.0° / 15.56	RNP APCH		
HLDG	TF	MNB14		117	118.7	22	R			2000		RNP APCH		
	HM	NERAS	Yes	297	299.0	T 1 min	R	3000	3000	230 MAX		RNP APCH		

PRECODING RNAV z (GNSS) RWY 04L

Identification Procedure		RNAV z (GNSS) RWY04L											
Leg sequence	P/T	ID	Fly Over	Direction MAG °	Direction True °	(1) GNSS		Turn	Dec MAG 2015		IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Nav Spec
						Distance (NM or min)	T 1 min		MINI level (FL or AMSL ft)	MAX level (FL or AMSL ft)			
INA NERAS	IF	NERAS											RNAV 1 (1)
	TF	MN602		267	268.9		35			4000			RNP APCH
	TF	LOPKI		313	314.8		5			4000			RNP APCH
	IF	MUS								FL080			RNAV 1 (1)
INA MUS	TF	MN604		088	090.0		10.2			4000			RNP APCH
	TF	LOPKI		043	044.7		6.4			4000			RNP APCH
	IF	LOPKI								4000			200 MAX
	TF	FA04L			043	044.8	4.2			4000			RNP APCH
APCH	TF	RW04L	Yes	043	044.8		12						RNP APCH
	DF	MN612	Yes		044.8			R					RNP APCH
	DF	MN614											200 MAX
	TF	NERAS		117	118.7		22			2000			RNP APCH
HLDG	HM	NERAS	Yes	297	299.0			R		3000			230 MAX

### Input Data

Parameters	Values
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	433906.5090N
LTP/FTP Longitude	0071214.5510E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	51.7
FPAP Latitude	434005.4410N
Delta FPAP Latitude (seconds)	58.9320
FPAP Longitude	0071335.6020E
Delta FPAP Longitude (seconds)	81.0510
Threshold Crossing Height	15.55
TCH Units Selector	1
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	50.0

### Output Data

Data Block	10 0E 0D 06 0C C4 D0 00 01 34 30 05 1A BB BB 12 A8 75 17 03 05 16 68 CC 01 36 79 02 37 81 2C 01 64 00 C8 FA 14 A3 07 0D
Calculated CRC Value	14A3070D

### Required Additional Data (not CRC wrapped)

These additional data are not required for CRC calculation, but they need to be provided to datahouses for procedure coding in ARINC 424 records.

Parameters	Values
ICAO Code	MN
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	3.0
FPAP Orthometric Height (metres)	3.0

PRECODING RNAV y (GNSS) RWY 04R

Identification Procedure		RNAV y (GNSS) RWY04R										Dec MAG 2015 1.7°E					
(1) GNSS																	
RMK																	
Leg sequence	P/T	ID	Fly Over	Direction MAG °	Direction True °	Distance (NM or min)	Turn	MNML level (FL or AMSL ft)	MAX level (FL or AMSL ft)	IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Nav Spec					
INA NERAS	IF	NERAS						4000				RNAV 1 (1)					
	TF	MN802		267	268.4	35.1						RNP APCH					
	TF	REVBA		313	314.8	5		4000		200 MAX		RNP APCH					
	IF	MUS						FL080				RNAV 1 (1)					
INA MUS	TF	MN604		088	090.0	10.2						RNP APCH					
	TF	REVBA		045	046.2	6.2		4000		200 MAX		RNP APCH					
	IF	REVBA						4000		200 MAX		RNP APCH					
APCH	TF	MN808		043	044.8	3.8		4000		4000		RNP APCH					
	TF	RWD04R	Yes	043	044.8	12.4					-3.0° / 15.55	RNP APCH					
	DF	MN614					R			200 MAX		RNP APCH					
	TF	NERAS		117	118.7	22				2000		RNP APCH					
HLDG	HIM	NERAS	Yes	297	299.0	T 1 min	R	3000	3000	230 MAX		RNAV 1 (1)					



PRECODING RNAV z (GNSS) RWY 04R

Identification Procedure												
RNAV z (GNSS) RWY04R												
RMK	(1) GNSS											
Leg sequence	P/T	ID	Fly Over	Direction MAG °	Direction True °	Distance (NM or min)	Turn	MIN level (ft) or AMSL (ft)	MAX level (ft) or AMSL (ft)	IAS (kt)	vertical angle (°) / TCH (ft)	Nav Spec
INA NERAS	IF	NERAS						4000				RNAV 1 (1)
	TF	MN802		267	268.4	35.1		4000		200 MAX		RNP APCH
	TF	REVBA		313	314.8	5		4000		200 MAX		RNP APCH
INA MUS	IF	MUS						FL080				RNAV 1 (1)
	TF	MN804		088	090.0	10.2		4000		200 MAX		RNP APCH
	TF	REVBA		045	046.2	6.2		4000		200 MAX		RNP APCH
	IF	REVBA						4000		200 MAX		RNP APCH
	TF	FA04R		043	044.8	4.2		4000		4000		RNP APCH
APCH	TF	RW04R	Yes	043	044.8	12					-3.0° / 15.55	RNP APCH
	DF	MN810	Yes				R			200 MAX		RNP APCH
	DF	MN614								2000		RNP APCH
HLDG	TF	NERAS		117	118.7	22				230 MAX		RNP APCH
	HM	NERAS	Yes	297	299.0	T 1 min	R	3000	3000	230 MAX		RNAV 1 (1)

## Input Data

Parameters	Values
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)	51.6
FPAP Latitude	433956.1890N
Delta FPAP Latitude (seconds)	67.9290
FPAP Longitude	0071342.3980E
Delta FPAP Longitude (seconds)	93.4200
Threshold Crossing Height	15.55
TCH Units Selector	1
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	50.0

## Output Data

Data Block	10 08 0D 06 0C 44 D0 00 02 34 30 05 88 2C BB 12 24 4A 17 03 04 16 B2 12 02 D8 D9 02 37 81 2C 01 64 00 C8 FA 8F 9B 6D A8
Calculated CRC Value	8F9B6DA8

## Required Additional Data (not CRC wrapped)

These additional data are not required for CRC calculation, but they need to be provided to datahouses for procedure coding in ARINC 424 records.

Parameters	Values
ICAO Code	MN
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	3.0
FPAP Orthometric Height (metres)	3.0

PRECODING RNAV D (GNSS) RWY 22

Identification Procedure		RNAV D (GNSS) RWY22										Dec MAG 2015 1.7°E	
Leg sequence	P/T	ID	Fly Over	Direction MAG °	Direction True °	(1) GNSS Distance (NM or mi)	Turn	MNM level (FL or AMSL ft)	MAX level (FL or AMSL ft)	IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Nav Spec	
INA NERAS	IF	NERAS						4000				RNAV 1 (1)	
	TF	MN404		259	260.6	12.7		4000				RNP APCH	
	TF	SOVEX		348	350.1	8.6						RNP APCH	
	IF	NANAX		348	349.8	3.5		3000		210 MAX		RNP APCH	
INAMUS	IF	MUS						FL80				RNAV 1 (1)	
	TF	MN402		088	090.0	14.7				5000		RNP APCH	
	TF	MN404		088	090.0	26.1		4000				RNP APCH	
	TF	SOVEX		348	350.1	8.6						RNP APCH	
APGH	IF	NANAX		348	349.8	3.5		3000		210 MAX		RNP APCH	
	IF	NANAX						3000		210 MAX		RNP APCH	
	TF	MN410		303	305.1	3		3000		3000		RNP APCH	
	TF	MAP22	Yes	303	305.1	6	L					RNP APCH	
HLDG	DF	MN412								185 MAX		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				2000		RNP APCH	
	HM	NERAS	Yes	297	299.0		R	3000		3000		230 MAX	RNAV 1 (1)

NICE COTE D'AZUR  
SID RNAV

<b>DENOMINATION</b> <i>Denomination</i>	<b>COORDONNEES</b> <i>Coordinates</i>
DE22L	43° 38' 35.86" N - 007° 11' 51.92" E
DE22R	43° 38' 57.33" N - 007° 12' 01.94" E
DE04R	43° 40' 08.59" N - 007° 13' 59.46" E
DE04L	43° 40' 08.88" N - 007°13' 40.32" E
MN044	43° 35' 55.3" N - 007° 20' 31.5" E
MN046	43° 31' 13.8" N - 007° 22' 54.5" E
MN048	43° 30' 23.5" N - 007° 18' 19.3" E
MN052	43° 38' 53.3" N - 007° 28' 02.1" E
MN054	43° 38' 59.8" N - 007° 34' 55.4" E
MN221	43° 36' 29.5" N - 007° 08' 39.0" E
MN222	43° 36' 20.5" N - 007° 08' 46.1" E
MN223	43° 33' 19.7" N - 007° 11' 09.8" E
MN224	43° 30' 08.4" N - 007° 09' 59.3" E
MN 226	43° 31' 33.7" N - 007° 02' 47.0" E
MN228	43° 38' 27.9" N - 007° 01' 03.1" E
MN232	43° 28' 24.7" N - 007° 18' 42.2" E
MN234	43° 23' 51.3" N - 007° 13' 07.0" E
MN236	43° 20' 09.1" N - 007° 02' 15.6" E
MN238	43° 14' 00.9" N - 007° 12' 10.9" E
MN242	43° 22' 53.5" N - 007° 27' 07.6" E
MN244	43° 07' 49.0" N - 007° 22' 38.1" E
MN246	43° 31' 59.6" N - 007° 17' 59.6" E
MN248	43° 33' 57.7" N - 007° 25' 24.5" E
AMIRO	Voir / See ENR 4-3
BADOD	Voir / See ENR 4-3
BARSO	Voir / See ENR 4-3

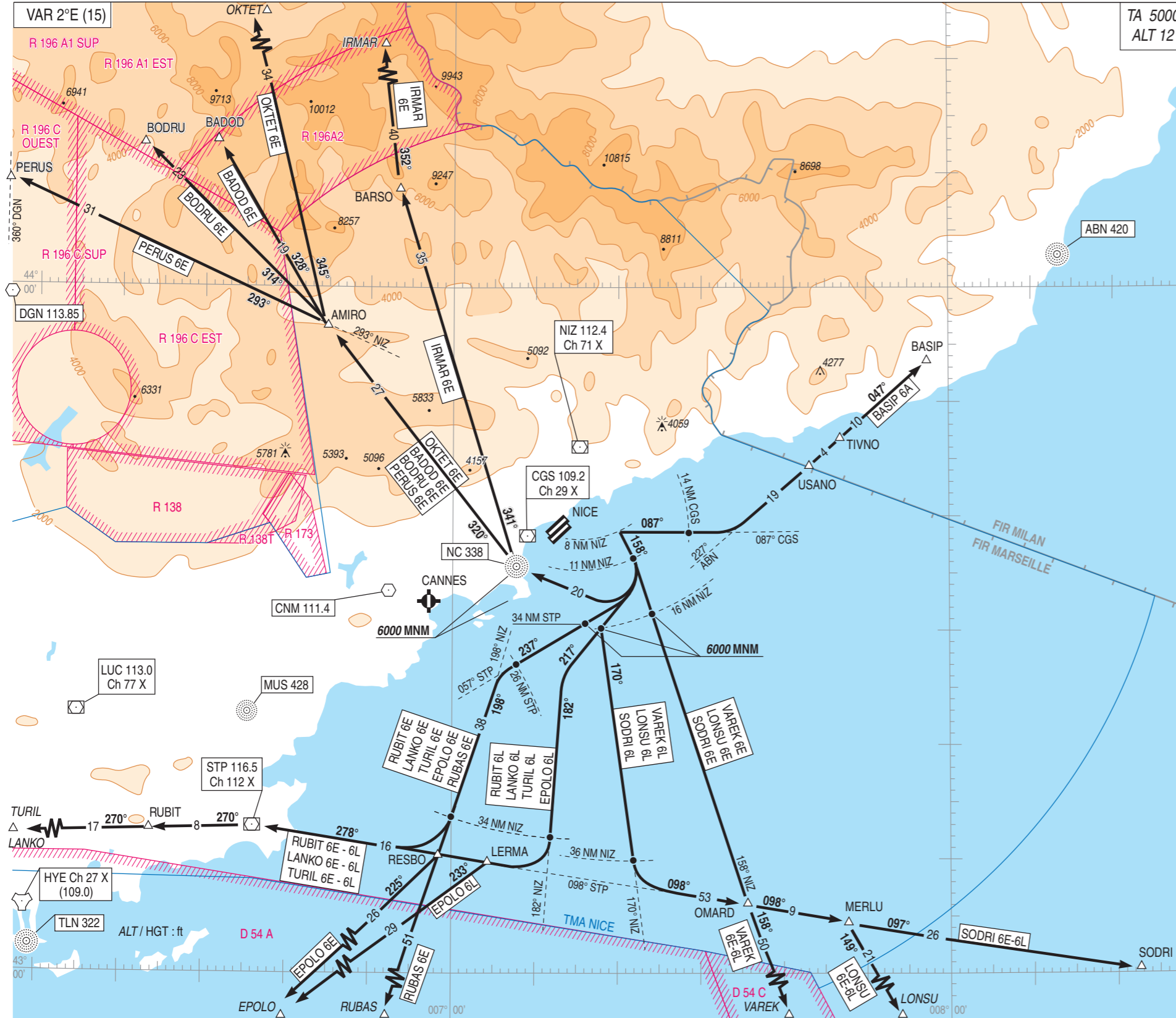
**NICE COTE D'AZUR**  
SID RNAV

<b>DENOMINATION</b> <i>Denomination</i>	<b>COORDONNEES</b> <i>Coordinates</i>
BASIP	Voir / See ENR 4-3
BODRU	Voir / See ENR 4-3
CNM	Voir / See ENR 4-1
EPOLO	Voir / See ENR 4-3
IRMAR	Voir / See ENR 4-3
LANKO	Voir / See ENR 4-3
LERMA	Voir AIP ENR 4-3
LONSU	Voir / See ENR 4-3
MERLU	Voir / See ENR 4-3
NC	Voir / See AD2 LFMN-6
NIZ	Voir / See AD2 LFMN-6
OKTET	Voir / See ENR 4-3
OMARD	Voir / See ENR 4-3
PERUS	Voir / See ENR 4-3
RESBO	Voir / See ENR 4-3
RUBAS	Voir / See ENR 4-3
RUBIT	Voir / See ENR 4-3
SODRI	Voir / See ENR 4-3
TIVNO	Voir / See ENR 4-3
TURIL	Voir / See ENR 4-3
USANO	Voir / See ENR 4-3
VAREK	Voir / See ENR 4-3

**NICE COTE D'AZUR  
SID RWY 04**

(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

ATIS NICE	129.6 (FR) - 136.575 (EN)	APP : NICE Départ/Departure	130.825 (H)
TWR NICE Prévot/Preflight	121.775	NICE Approche/Approach	134.475 (H) secteur Ouest /sector West
TWR NICE Sol/Ground	121.7		124.175 (H) secteur Est /sector East
TWR NICE Tour/Tower	118.7		128.2 (I)
			125.575 (S)



**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.

## 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.

(R) = Réacteurs/Jets

(H) = Hélices/Propellers

## Multidirectionnel departure:

To optimize the management of the departures, there is a published multidirectionnel departure which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID.

## 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 clearance	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
<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°.</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 170° NIZ (MAG 170°).</i> <i>At D36 NIZ to the left RDL 098° STP (MAG 098°) to OMARD then MERLU.</i> <i>At MERLU, to the right RDL 149° NIZ (MAG 149°) to LONSU.</i>	FL 070 (H)	6000 MNM à D16 NIZ  6000 MNM at D16 NIZ
<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°.</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 then SODRI.</i>	FL 100 (R)	6000 MNM à D16 NIZ  6000 MNM at D16 NIZ
<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°.</i> <i>At D8 NIZ RDL 158° NIZ (MAG 158°) to OMARD then VAREK.</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>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  <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>
<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.  <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°) 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 D34 STP  <i>6000 MNM at D34 STP</i>
<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.  <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°) 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 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>PERUS 6E</b> RFL > 135	<p>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.</p> <p><i>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.</i></p>	FL 130	6000 MNM à NC  6000 MNM at NC
<b>BODRU 6E</b>	<p>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.</p> <p><i>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.</i></p>	FL 130	6000 MNM à NC  6000 MNM at NC
<b>BADOD 6E</b>	<p>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.</p> <p><i>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" 5833ft.</i></p>	FL 130	6000 MNM à NC  6000 MNM at NC
<b>OKTET 6E</b>	<p>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.</p> <p><i>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.</i></p>	FL 130	6000 MNM à NC  6000 MNM at NC

NICE COTE D'AZUR  
SID RWY 04

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>EPOLO 6E</b> réservé réacteurs RFL > 125  <i>reserved for jets</i> RFL > 125	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ à droite 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 RESBO A RESBO route RNAV 225° vers EPOLO  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ to the right RDL 158° NIZ (MAG 158°)</i> <i>At D11 NIZ to the right RDL 057° STP (MAG 237°)</i> <i>At D26 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 à D34 STP           6000 MNM at D34 STP
<b>EPOLO 6L</b> réservé hélices RFL > 125  <i>reserved for propellers</i> RFL > 125	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ à droite 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 A LERMA route RNAV 233° vers EPOLO  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ to the right 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</i> <i>At LERMA RNAV track 233° to EPOLO</i>		6000 MNM D16 NIZ           6000 MNM D16 NIZ
<b>IRMAR 6E</b>	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 RDL 341° NC (RM 341°) vers BARSO A BARSO route RNAV 352° vers IRMAR 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.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ to the right RDL 158° NIZ (MAG 158°)</i> <i>At D11 NIZ to the right to NC</i> <i>At NC RDL 341° NC (MAG 341°) to BARSO</i> <i>At BARSO RNAV track 352° to IRMAR.</i> <i>Besides initial theoretical climb gradients (see AD2 LFMN INI 1):</i> <i>Theoretical climb gradient 4.5 % specified by relief "Cime du Cheiron" 5833 ft.</i>	FL 130	6000 MNM à NC           6000 MNM at NC
<b>TURIL 6L</b> réservé hélices RFL > 195  <i>reserved for propellers</i> RFL > 195	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ à droite 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 (RM 270°) vers TURIL.  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ to the right 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 TURIL.</i>	FL 070 (H)	6000 MNM D16 NIZ           6000 MNM D16 NIZ
<b>TURIL 6E</b> réservé hélices RFL > 195  <i>reserved for propellers</i> RFL > 195	A 400 AAL à droite RM 138°. A D8 NIZ à droite 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 TURIL  <i>At 400 AAL to the right MAG 138°.</i> <i>At D8 NIZ to the right RDL 158° NIZ (MAG 158°)</i> <i>At D11 NIZ to the right RDL 057° STP (MAG 237°).</i> <i>At D26 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 D34 STP           6000 MNM D34 STP



**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.

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 multidirectionnel departure which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID.

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 <i>Reserved for propellers</i> 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 <i>Reserved for jets</i> 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 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 <i>Reserved for jets</i> 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 <i>Reserved for propellers</i> 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 <i>Reserved for jets</i> 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 <i>Reserved for propellers</i> 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	<p>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.</p> <p><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 NC (6000 MNM). Then to AMIRO and BODRU. Besides initial theoretical climb gradients (see AD2 LFMN INI 1): Theoretical climb gradient 4.9 % specified by relief "Cime du Cheiron" 5833 ft.</i></p>	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	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	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

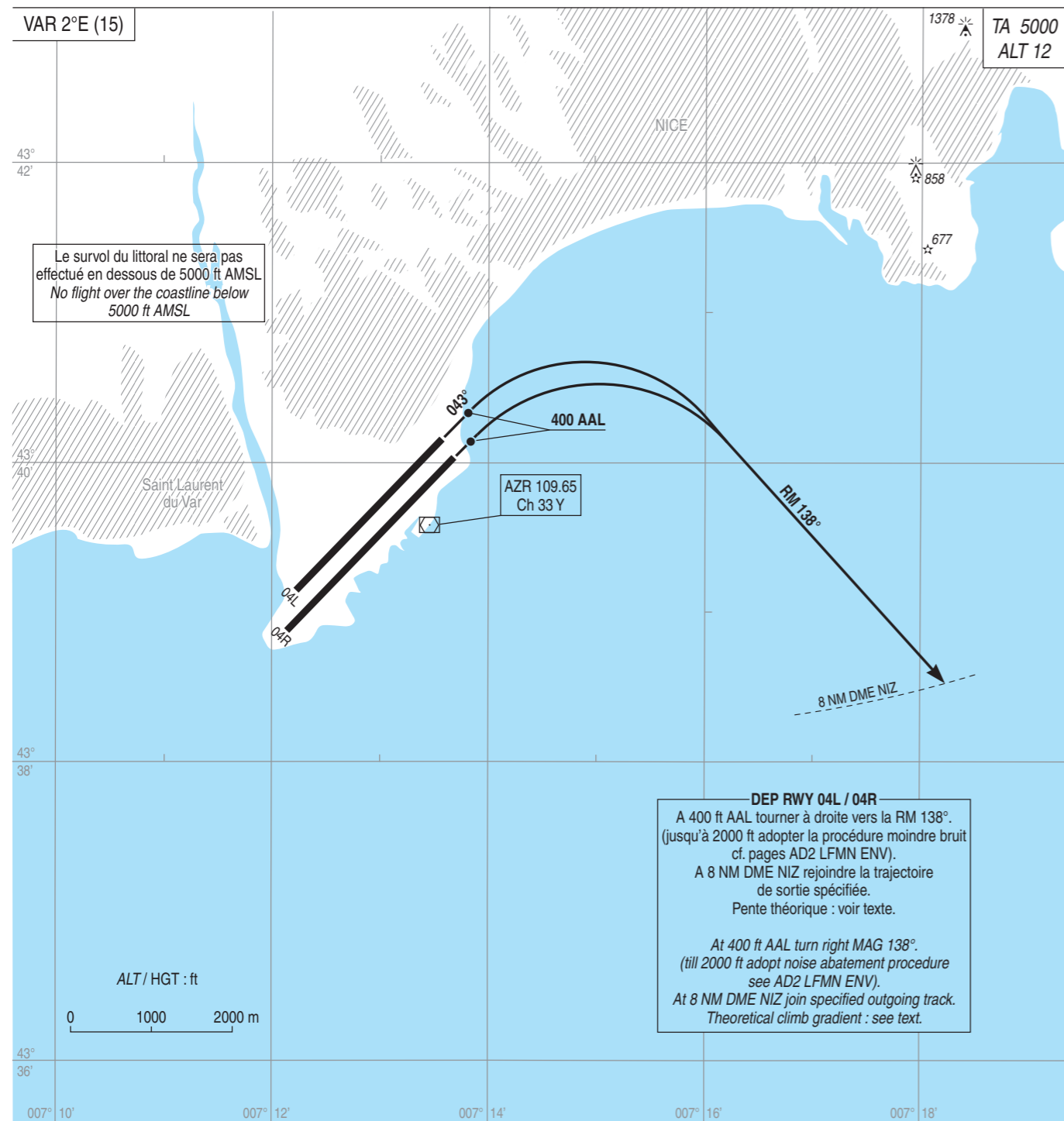
**NICE COTE D'AZUR**  
**SID RNAV RWY 04 L/R**  
(Protégés pour CAT A, B, C, D / Protected for CAT A, B, C, D)

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

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

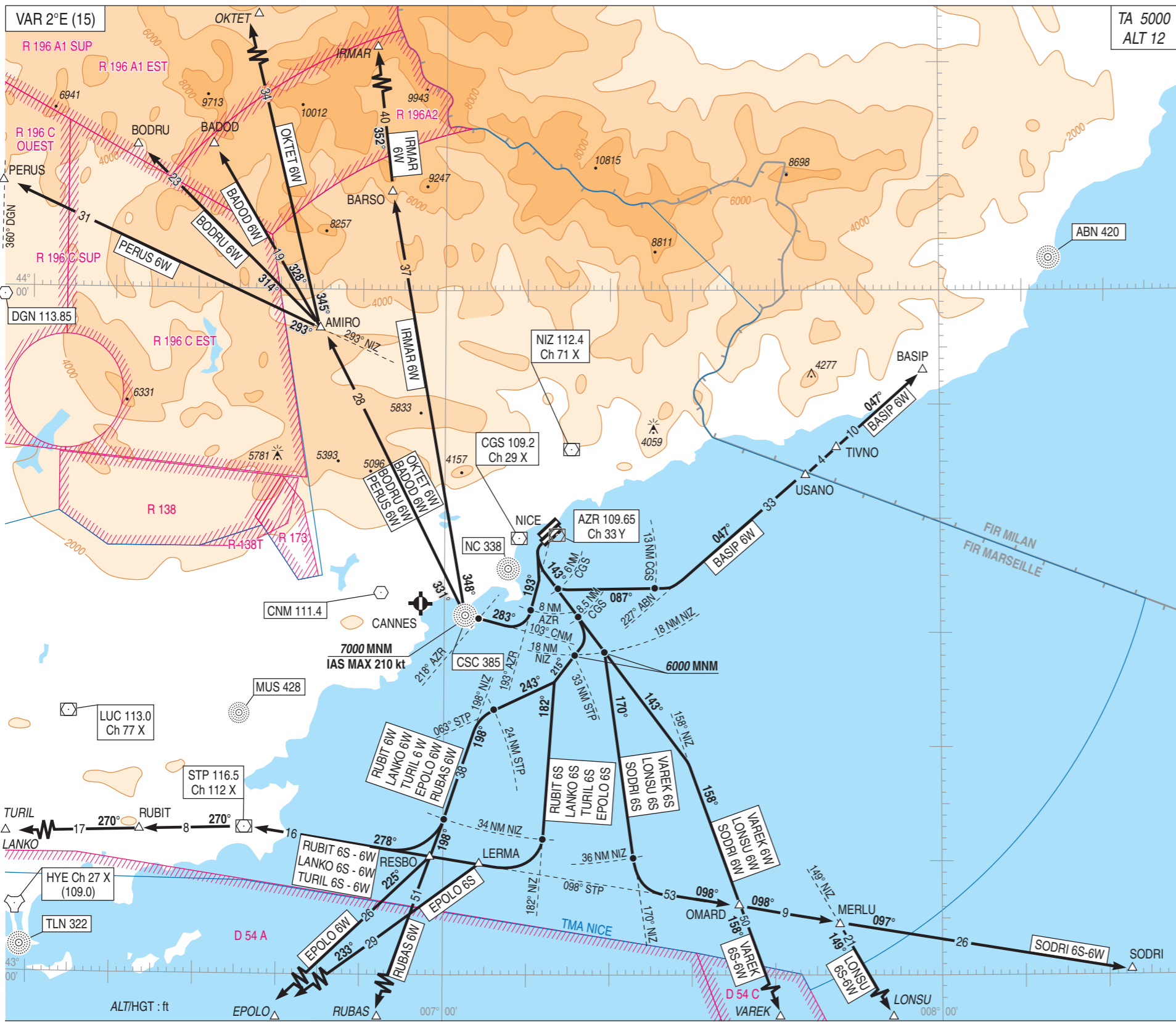


NICE COTE D'AZUR

SID RWY 22

(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

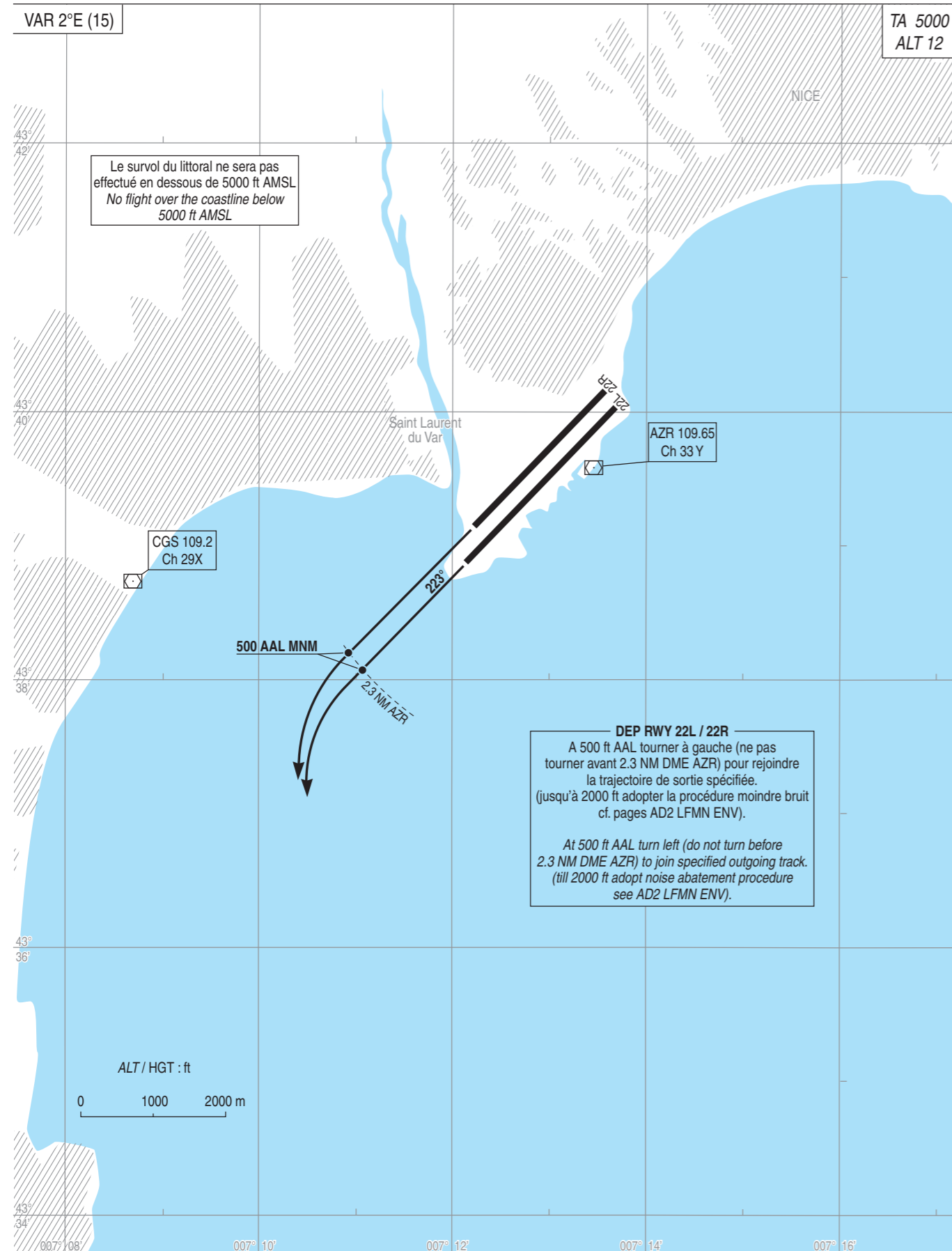
ATIS NICE	129.6 (FR) - 136.575 (EN)	APP : NICE Départ/Departure	130.825 (H)
TWR NICE Prévol/Preflight	121.775	NICE Approche/Approach	134.475 (H) secteur Ouest /sector West
TWR NICE Sol/Ground	121.7		124.175 (H) secteur Est /sector East
TWR NICE Tour/Tower	118.7		128.2 (I)
			125.575 (S)



**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**



Le survol du littoral ne sera pas effectué en dessous de 5000 ft AMSL  
*No flight over the coastline below 5000 ft AMSL*

TA 5000  
ALT 12

CGS 109.2  
Ch 29X

AZR 109.65  
Ch 33 Y

500 AAL MNM

2.3 NM AZR

**DEP RWY 22L / 22R**  
A 500 ft AAL tourner à gauche (ne pas tourner avant 2.3 NM DME AZR) pour rejoindre la trajectoire de sortie spécifiée.  
(jusqu'à 2000 ft adopter la procédure moindre bruit cf. pages AD2 LFMN ENV).  
  
At 500 ft AAL turn left (do not turn before 2.3 NM DME AZR) to join specified outgoing track.  
(till 2000 ft adopt noise abatement procedure see AD2 LFMN ENV).

ALT / HGT : ft  
0 1000 2000 m

## 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.

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.

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°)</i> <i>At D18 NIZ to the right RDL 170° NIZ (MAG 170°)</i> <i>At D36 NIZ, to the left RDL 098° STP (MAG 098°) to OMARD</i> <i>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</i> <i>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°)</i> <i>At D18 NIZ, to the right RDL 170° NIZ (MAG 170°)</i> <i>At D 36 NIZ, to the left RDL 098° STP (MAG 098°) to OMARD then MERLU</i> <i>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</i> <i>climb gradient 8 % up to FL 070</i>
<b>RUBAS 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 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°)</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 RUBAS.</i>	FL 100 (R)	6000 MNM à D 33 STP pente 8% jusqu'au FL 070  <i>6000 MNM at D 33 STP</i> <i>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°)</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°)</i> <i>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</i> <i>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°)</i> <i>At D8,5 CGS to the right RM 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 then STP</i> <i>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</i> <i>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°)</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°)</i> <i>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</i> <i>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°)</i> <i>At D8,5 CGS to the right RM 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 then STP</i> <i>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</i> <i>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	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.  <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) proceed to and follow RDL 193° AZR (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 331 CSC (MAG 331°)</i> <i>At AMIRO to the left RDL 293° NIZ (MAG 293°) to PERUS.</i> <i>theoretical climb gradient: 4.8 % determined by relief: "Montagne de Thiey" 5096 ft.</i>	FL 130	7000 MNM à CSC IAS 210 MAX jusqu'à CSC  7000 MNM at CSC IAS 210 MAX until CSC
<b>BODRU 6W</b>	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.  <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) proceed to and follow RDL 193° AZR (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 331° CSC (MAG 331°)</i> <i>At AMIRO RNAV track 314° to BODRU.</i> <i>Theoretical climb gradient: 4.8 % determined by relief: "Montagne de Thiey" 5096 ft.</i>	FL 130	7000 MNM CSC IAS 210 MAX jusqu'à CSC  7000 MNM CSC IAS 210 MAX until CSC
<b>BADOD 6W</b>	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.  <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) proceed to and follow RDL 193° AZR (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 331° CSC (MAG 331°)</i> <i>At AMIRO RNAV track 328° to BADOD.</i> <i>Theoretical climb gradient: 4.8 % determined by relief: "Montagne de Thiey" 5096 ft.</i>	FL 130	7000 MNM à CSC IAS 210 MAX jusqu'à CSC  7000 MNM at CSC IAS 210 MAX until CSC
<b>OKTET 6W</b>	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.  <i>At 500 AAL to the left (do not turn before 2.3 AZR) proceed to and follow RDL 193° AZR (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 331° CSC (MAG 331°)</i> <i>At AMIRO to the right RDL 345° CNM (MAG 345°) to OKTET.</i> <i>Theoretical climb gradient: 4.8 % determined by relief: "Montagne de Thiey" 5096 ft.</i>	FL 130	7000 MNM CSC IAS 210 MAX jusqu'à CSC  7000 MNM CSC IAS 210 MAX until CSC

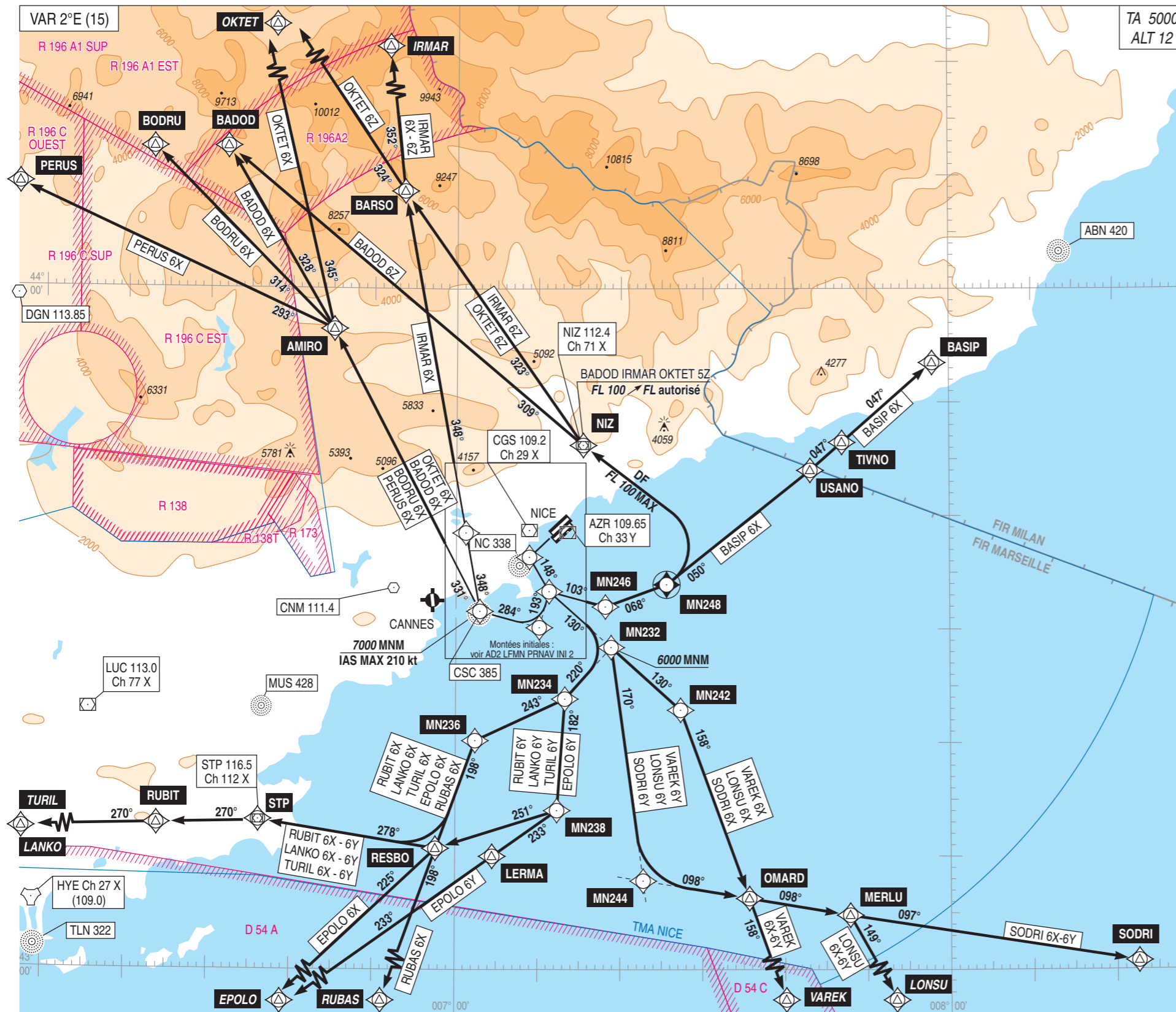
NICE COTE D'AZUR  
SID RWY 22

SID	ITINERAIRES	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>IRMAR 6W</b>	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 RFL &gt; 125</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 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 RFL &gt; 125</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 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 RFL &gt; 195</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°) 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 RFL &gt; 195</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 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)

ATIS NICE	129.6 (FR) - 136.575 (EN)	APP : NICE Départ/Departure	130.825 (H)
TWR NICE Prévot/Preflight	121.775	NICE Approche/Approach	134.475 (H) secteur Ouest /sector West
TWR NICE Sol/Ground	121.7		124.175 (H) secteur Est /sector East
TWR NICE Tour/Tower	118.7		128.2 (I)
			125.575 (s)

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



TA 5000  
ALT 12

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		223	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		148	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		130	131.8	7.4		6000			RNAV1 (1)
TF	MN242		130	131.9	8.3					RNAV1 (1)
TF	OMARD		158	159.8	17.7					RNAV1 (1)
TF	VAREK		158	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		223	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		148	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		130	131.8	7.4		6000			RNAV1 (1)
TF	MN244		170	172.0	20.8					RNAV1 (1)
TF	OMARD		098	099.2	9.5					RNAV1 (1)
TF	VAREK		158	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		223	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		148	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		130	131.8	7.4	R	6000			RNAV1 (1)
TF	MN234		220	221.8	6.1					RNAV1 (1)
TF	MN236		243	245.0	8.7					RNAV1 (1)
TF	RESBO		198	199.8	10.1					RNAV1 (1)
TF	RUBAS		198	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		223	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		148	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		130	131.8	7.4	R	6000			RNAV1 (1)
TF	MN234		220	221.8	6.1					RNAV1 (1)
TF	MN236		243	245.0	8.7					RNAV1 (1)
TF	RESBO		198	199.8	10.1					RNAV1 (1)
TF	EPOLO		225	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		223	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		148	150.0	3.5					RNAV1 (1)
TF	MN232		130	131.8	7.4	R	6000			RNAV1 (1)
TF	MN234		220	221.8	6.1					RNAV1 (1)
TF	MN238		182	184.0	9.9					RNAV1 (1)
TF	LERMA		233	234.6	7					RNAV1 (1)
TF	EPOLO		233	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

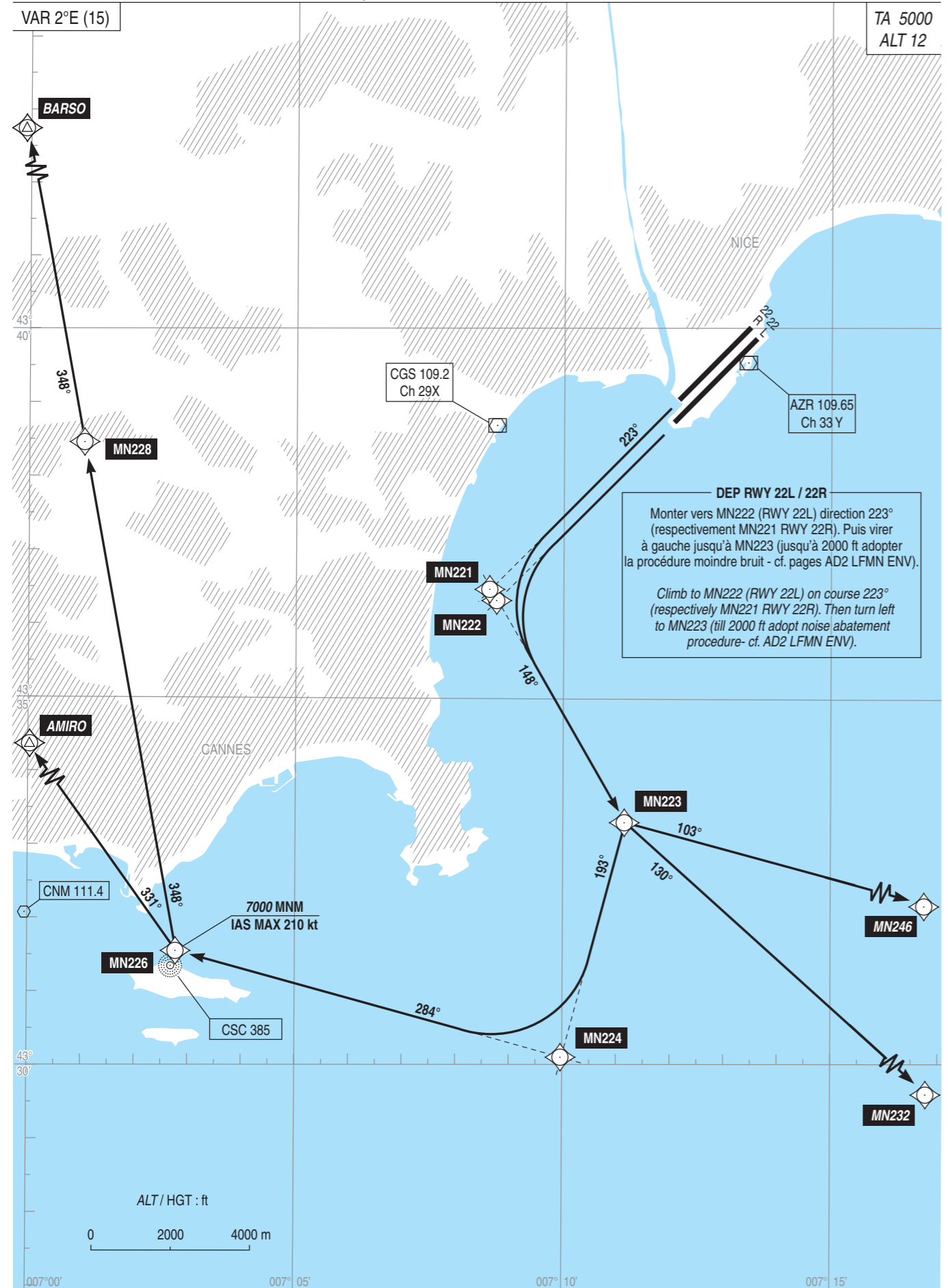
Indicator		OKTET 6X					Dec MAG 2015 1.7 E			
RMK	1) GNSS or DME/DME/IRU									
Path descriptor	Identification	Fly Over	Course Mag	Course T	Distance	Turn direction	MIN Altitude	MAX Altitude	IAS MAX	Nav Spec
CF	22L:MN222 22R:MN221		<b>223</b>	224.9		L				RNAV1 (1)
TF	MN223		<b>148</b>	150.0	3.5					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.

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.

- Pentas : - 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).

### 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.

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).

(R) = Réacteurs/Jets

(H) = Hélices/Propellers

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

SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
☛ <b>BASIP 6X</b>  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 MN246, MN248, USANO, TIVNO et BASIP.  <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>	FL 100 (R) FL 070 (H)	
☛ <b>SODRI 6X</b> Réservé réacteurs/ Reserved for jets  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 SODRI.  <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>	FL 100 (R)	MN232: 6000 MNM
☛ <b>SODRI 6Y</b> Réservé hélices/ Reserved for propellers  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 SODRI.  <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>	FL 070 (H)	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>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>  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	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	<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.</p> <p>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..</i></p> <p><i>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	<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.</p> <p>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. .</i></p> <p><i>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	<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.</p> <p>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.</i></p> <p><i>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**  
**SID RNAV RWY 22 L/R**  
(Protégés pour CAT A, B, C, D / Protected for CAT A, B, C, D)

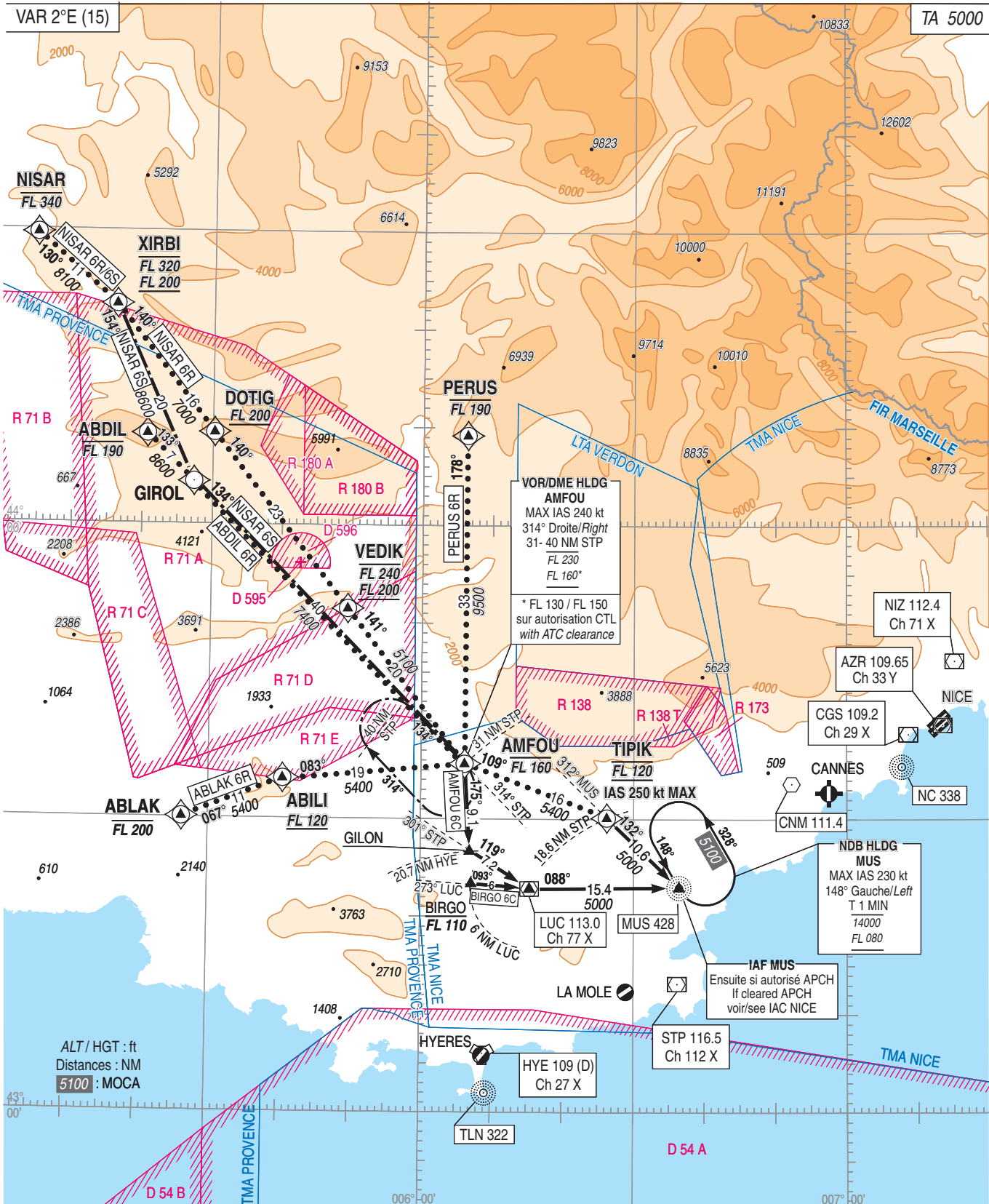
SID	ITINERAIRES / Routes	CLR initiale Initial clearance	RMK
<b>OKTET 6Z</b> DME critique/critical DME : NIL	<p>Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN246, <u>MN248</u> et virer à gauche direct to NIZ (FL 100 MAX). Ensuite jusqu'à BARSO et OKTET. 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, <u>MN248</u> and turn left direct to NIZ (FL 100 MAX). Then to BARSO and OKTET. Theoretical climb gradient : 3.8 % determined by relief "Mont Vial" 5092 ft et pylon "Mont Agel" 4059 ft.</i></p>	<p>Par CTL</p> <p>By ATC</p>	NIZ: FL 100 MAX
<b>IRMAR 6X</b> DME critique/critical DME : NIL	<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 MN228, BARSO et IRMAR. Pente théorique de montée 5.3% donnée par relief "Cime du Cheiron" 5833 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 MN228, BARSO and IRMAR. Theoretical climb gradient : 5.3 % determined by relief "Cime du Cheiron" 5833 ft.</i></p>	FL 130	MN226: IAS MAX 210 kt MN226: 7000 MNM
<b>IRMAR 6Z</b> DME critique/critical DME : NIL	<p>Monter vers MN222 (RWY 22L) direction 223° (respectivement MN221 RWY 22R). Puis virer à gauche jusqu'à MN223. Ensuite jusqu'à MN246, <u>MN248</u> et virer à gauche direct to NIZ (FL 100 MAX). Ensuite jusqu'à BARSO et IRMAR. 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, <u>MN248</u> and turn left direct to NIZ (FL 100 MAX). Then to BARSO and IRMAR. Theoretical climb gradient : 3.8 % determined by relief "Mont Vial" 5092 ft et pylon "Mont Agel" 4059 ft.</i></p>	<p>Par CTL</p> <p>By ATC</p>	NIZ: FL 100 MAX

**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**

ATIS NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN)  
APP NICE Approche/Approach 134.475 (H) - 125.575 (S) - 128.2 (I)  
TWR NICE Tour/Tower 118.7 - 123.150 (S)

..... 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**  
(Protégés 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 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	
	 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	

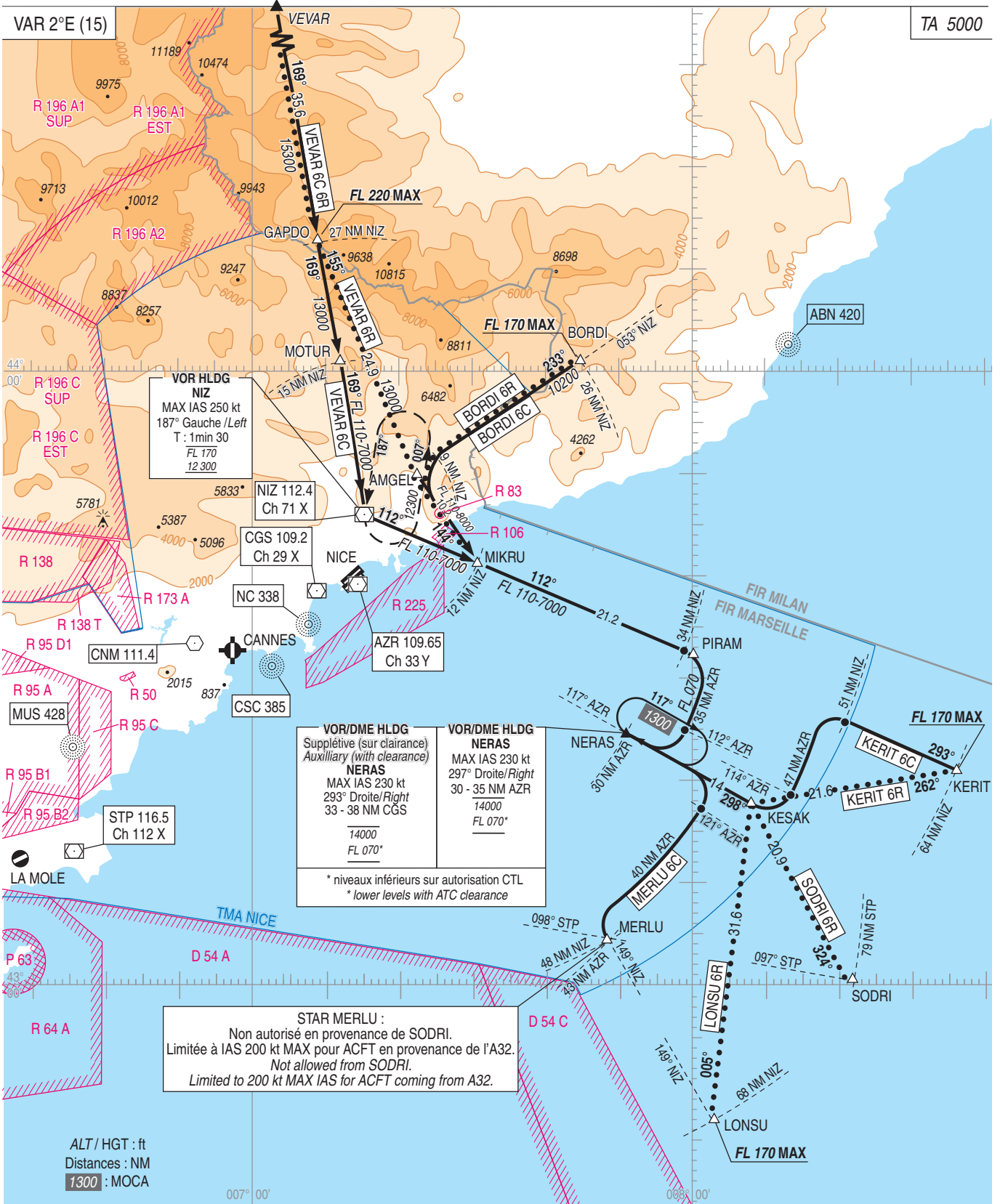
(1) @ signifie : "exactement à".

**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)

APP NICE Approche/Approach 124.175 (H) - 125.575 (S) - 128.2 (I)  
TWR NICE Tour/Tower 118.7 - 123.15 (S)  
ATIS NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN)

--- Sur instruction du CTL  
On ATC clearance

..... RNAV 5



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

CAT A B C D

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

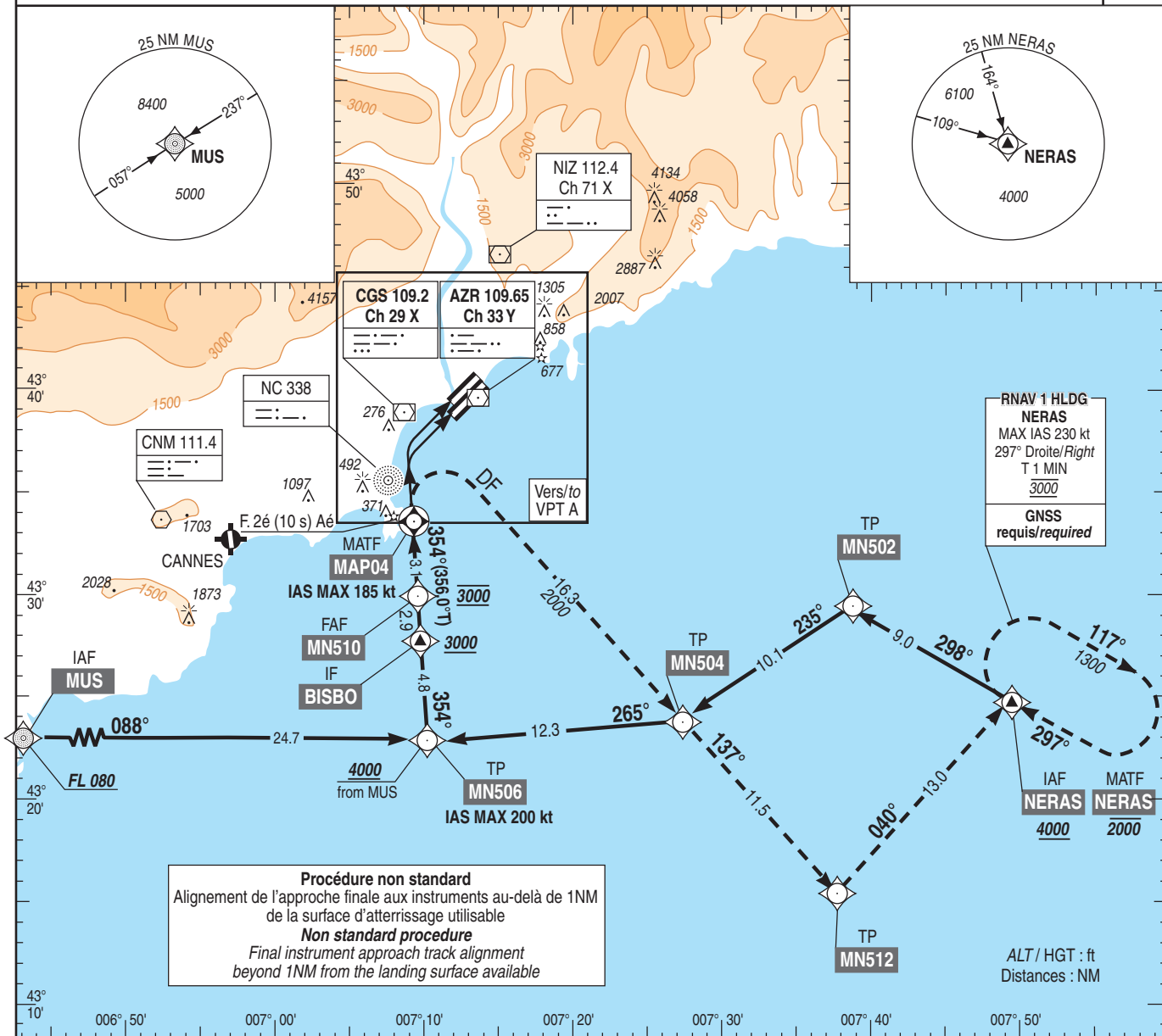
**ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10**

ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN).  
APP : NICE Approche/Approach 134.475 (H) (1) 124.175 (H) (2) 128.2 (I) 125.575 (S)  
TWR : NICE Tour/Tower 118.7

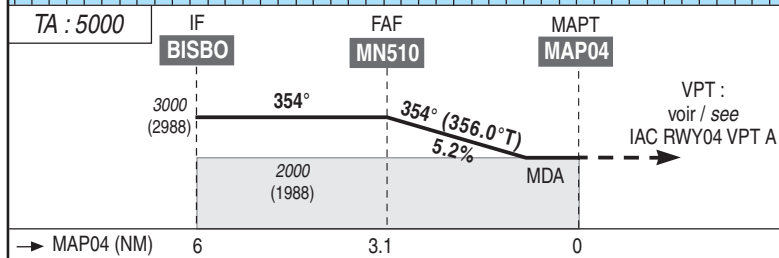
**RNP APCH**

(1) Secteur OUEST / WEST sector  
(2) Secteur EST / EAST sector

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 1NM from the landing surface available



API : Au MAPT MAP04, tourner à droite (IAS MAX 185 kt) direct vers MN504 en palier à 2000 MAX (1988) puis vers MN512 et tourner à gauche vers NERAS.  
A NERAS monter vers 3000 (2988) pour intégrer l'attente.  
**Missed APCH :** At MAPT MAP04, turn right, (IAS MAX 185 kt) direct to MN504 maintaining 2000 MAX (1988), then proceed to MN512 and turn left to NERAS.  
At NERAS, climb up to 3000 (2988), then enter holding pattern.

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

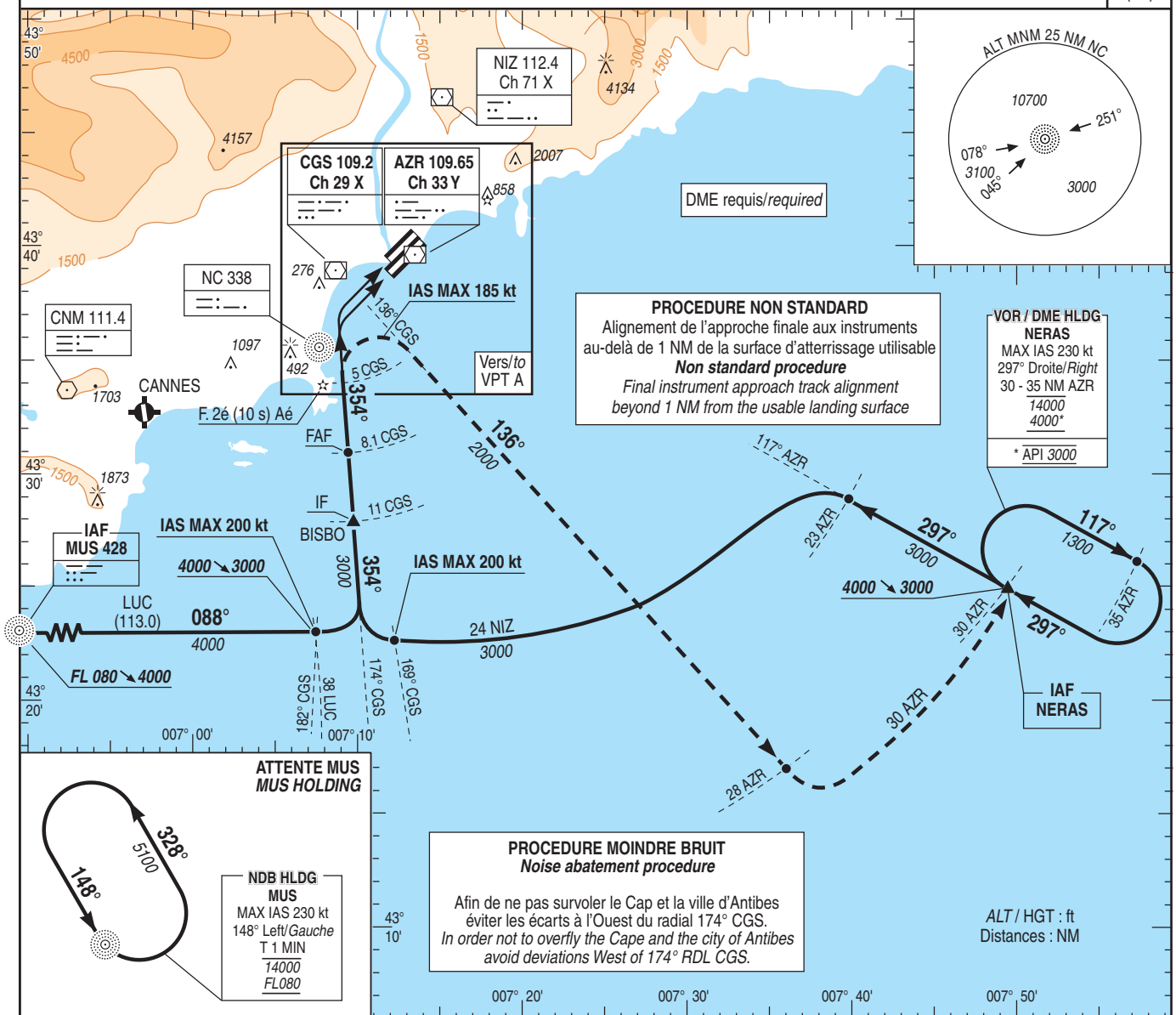
VOR A RWY 04L/04R

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

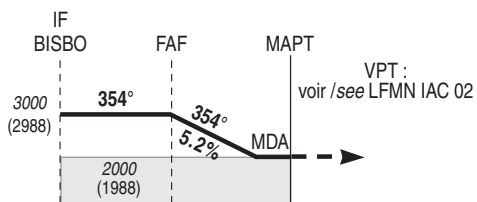
ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN).  
APP : NICE Approche/Approach 134.475 (H) (1) 124.175 (H) (2) 128.2 (I) 125.575 (S)  
TWR : NICE Tour/Tower 118.7

(1) Secteur OUEST / WEST sector  
(2) Secteur EST / EAST sector

VAR  
2°E  
(15)



TA : 5000



API : Au MAPT, tourner à droite (IAS MAX 185 kt) pour rejoindre et suivre RDL 136° CGS (RM 136°) en palier à 2000 (1988).  
A 28 AZR tourner à gauche pour suivre l'arc 30 AZR.  
A NERAS monter à 3000 (2988) et intégrer l'attente.  
Missed APCH : At MAPT, turn right (IAS MAX 185 kt) to join and follow RDL 136° CGS (MAG track 136°) maintaining 2000 (1988).  
At 28 AZR turn left to follow 30 arc AZR.  
At NERAS climb up to 3000 (2988) and join holding.

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

REF HGT : ALT AD

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

DME CGS		8	7	6
NM	ALT (HGT)	2960 (2948)	2640 (2628)	2320 (2328)

**Conditions de mise en service VOR A RWY 04L/04R :**  
Visibilité > 10 km } dans le secteur Sud-Ouest  
Plafond > 3000 ft } de l'aérodrome  
**Conditions needed to use VOR A RWY 04L/04R :**  
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

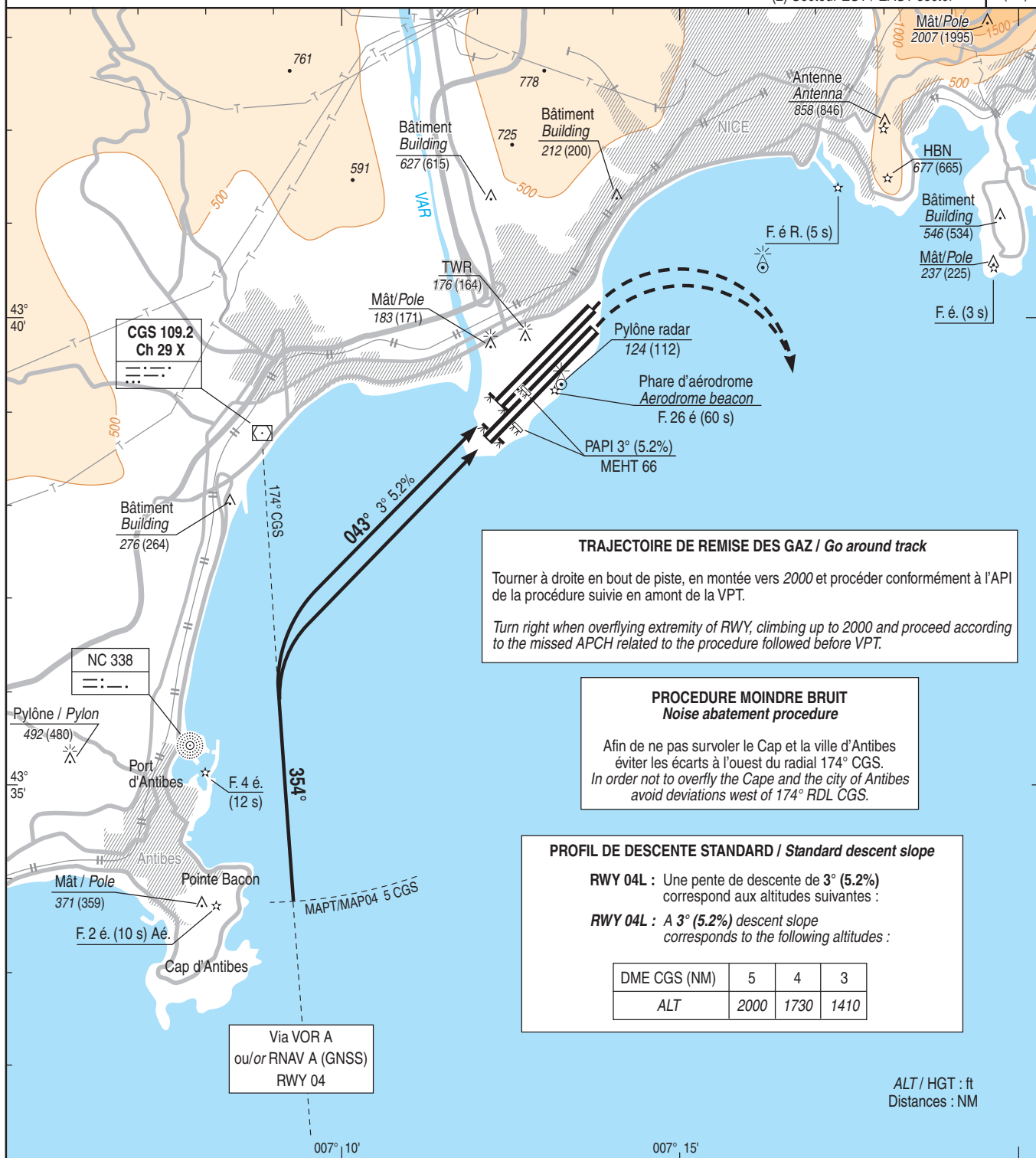
VPT A RWY 04L/04R

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

ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN).  
APP : NICE Approche/Approach 134.475 (H) (1) 124.175 (H) (2) 128.2 (I) 125.575 (S)  
TWR : NICE Tour/Tower 118.7

(1) Secteur OUEST / WEST sector  
(2) Secteur EST / EAST sector

VAR  
2°E  
(15)



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 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

**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 04L

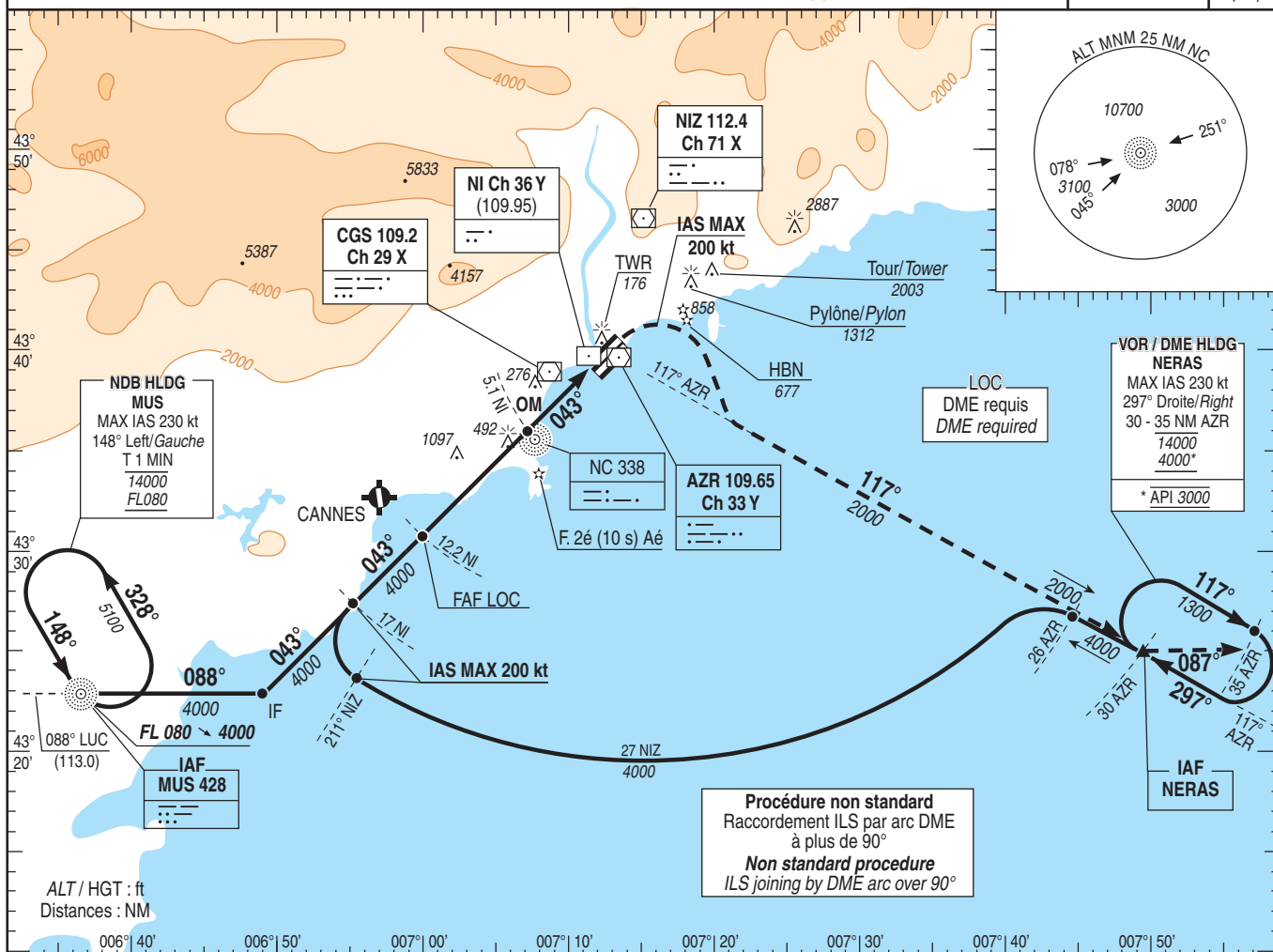
ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN).

APP : NICE Approche/Approach 134.475 (H) (1) 124.175 (H) (2) 128.2 (I) 125.575 (S)

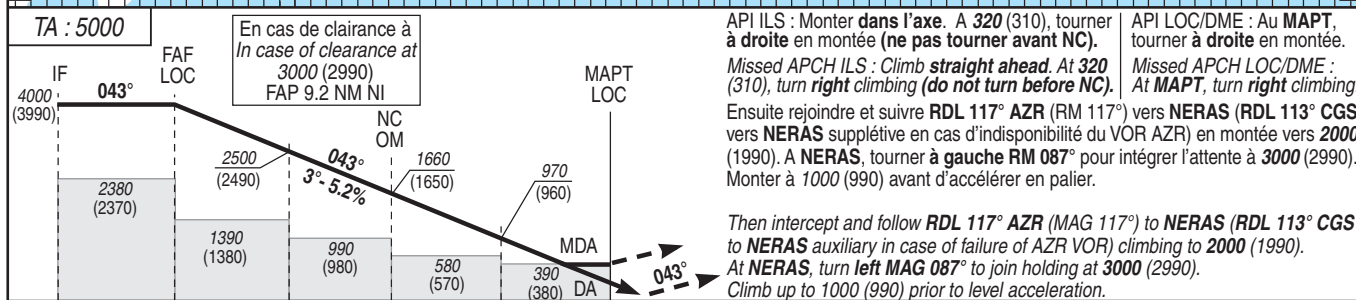
TWR : NICE Tour/Tower 118.7

(1) Secteur OUEST / WEST sector  
(2) Secteur EST / EAST sector

<b>ILS - DME</b>	<b>VAR</b>
<b>NI 109.95</b>	<b>2°E</b>
<b>RDH : 54</b>	<b>(15)</b>



**Procédure non standard**  
Raccordement ILS par arc DME à plus de 90°  
**Non standard procedure**  
ILS joining by DME arc over 90°



API ILS : Monter dans l'axe. A 320 (310), tourner à droite en montée (ne pas tourner avant NC).  
Missed APCH ILS : Climb straight ahead. At 320 (310), turn right climbing (do not turn before NC).  
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 (1990). A NERAS, tourner à gauche RM 087° pour intégrer l'attente à 3000 (2990). Monter à 1000 (990) avant d'accélérer en palier.  
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 to 2000 (1990). At NERAS, turn left MAG 087° to join holding at 3000 (2990). Climb up to 1000 (990) prior to level acceleration.

→ THR (NM)	4.9
→ DME NI (NM)	12.2 7.7 5.1 3 1

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 3.2% (1)		OCH ILS API 2.5%	OCH ILS API 3.2%	CAT	LOC+DME NI (2)		MVL/Circling (3)		DME NI NM ALT (HGT)	DME NI NM ALT (HGT)	
	DA (H)	RVR	DA (H)	RVR				MDA (H)	RVR	MDA (H)	VIS			
A	210 (200)	1200	210 (200)		189	176	A	1500	770 (760)	2500	12	3960 (3950)	11	3620 (3610)
B	220 (210)	1200	210 (200)		203	191	B	1500	770 (760)	2500	10	3280 (3270)	9	2950 (2940)
C	290 (280)	1300	210 (200)	1200	274	200	C	1700	1710 (1700)	3700	8	2620 (2610)	7	2280 (2270)
D	300 (290)	1400	230 (220)		287	213	D	1700	2400 (2390)	4500	6	1950 (1940)	5	1630 (1620)
											4	1300 (1290)	3	970 (960)
											3	970 (960)	2	650 (640)
											2	650 (640)	1	330 (320)

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) Base OCH LOC/DME : NIL (Position du MAPT). / OCH base LOC/DME : NIL (location of the MAPT).  
(3) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes. / Circling prohibited North-West of RWY.

NC - THR	4.9 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

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

RNP APCH

CAT A B C D

RNAV y (GNSS) RWY 04L

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

ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN).

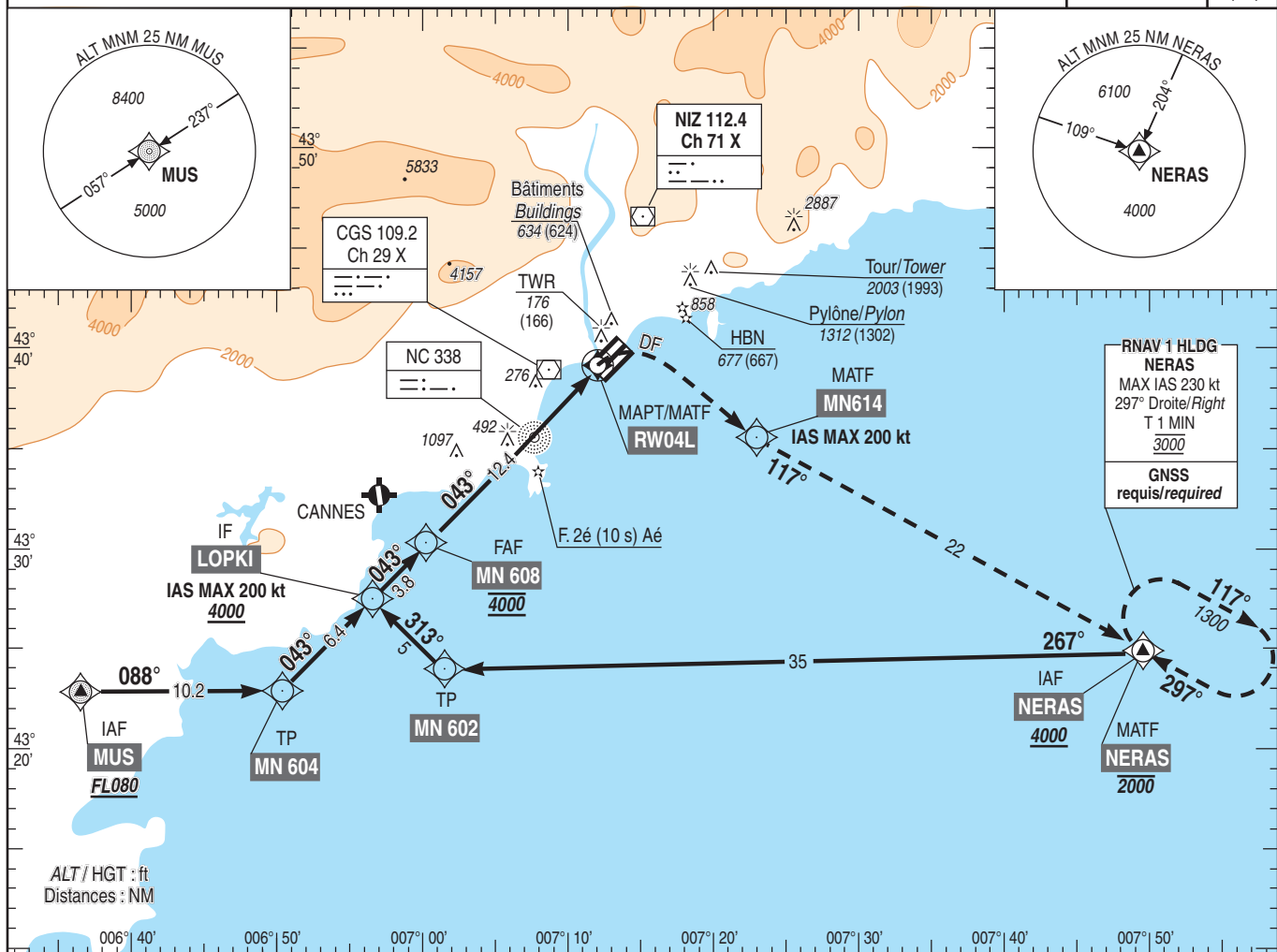
APP : NICE Approche/Approach 134.475 (H) (1) 124.175 (H) (2) 128.2 (I) 125.575 (S)

TWR : NICE Tour/Tower 118.7

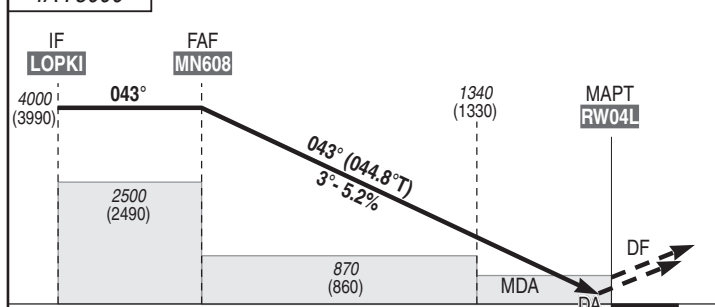
(1) Secteur OUEST / WEST sector  
(2) Secteur EST / EAST sector

RDH : 51

VAR  
2°E  
(15)



TA : 5000



API : A RW04L tourner à droite direct vers MN614 (IAS MAX 200 kt) puis poursuivre vers NERAS en montée vers 2000 (1990).  
A NERAS, intégrer l'attente en montée vers 3000 (2990).  
Monter à 1000 (990) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At RW04L turn right direct to MN614 (IAS MAX 200 kt) and then join NERAS climbing to 2000 (1990).  
At NERAS, join holding climbing to 3000 (2990).  
Climb up to 1000 (990) 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 THR

CAT	LNAV-VNAV		LNAV VNAV OCH	LNAV (1)		LNAV (1) OCH	MVL/Circling (2)		DIST RW04L NM ALT (HGT)	12 3880 (3870)	11 3560 (3550)	10 3240 (3230)	9 2930 (2920)	8 2610 (2600)	7 2290 (2280)
	DA (H)	RVR		MDA (H)	RVR		MDA (H)	RVR							
	A	400 (390)	1500	387	530 (520)	1500	514	770 (760)							
B	410 (400)	1500	397	550 (540)	1500	538	770 (760)	2500	6	5	4	3	2	1	
C	430 (420)	1900	417	590 (580)	2300	574	1710 (1700)	3700	1970	1650	1330	1010	700	380	
D	490 (480)	2200	478	610 (600)	2400	600	2400 (2390)	4500	(1960)	(1640)	(1320)	(1000)	(690)	(370)	

T MINIMUM Baro VNAV : - 25 ° C

Observations/Remarks : (1) pour minimums particuliers, voir verso./ For special minima, see overleaf.

(2) 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 § 1.5.5.6.3

FAF - RW04L	12.4 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
		10 min 36	8 min 44	7 min 26	6 min 27	5 min 43	5 min 07	4 min 38	4 min 01
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)

RNAV y (GNSS) RWY 04L

**MINIMA LNAV**

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

**LNAV MNM**

The standard LNAV MNM below are determined for ACFT performing a LNAV 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>500</b> (490)	1500	485
	B	<b>530</b> (520)	1500	513
	C	<b>570</b> (560)	2400	553
	D	<b>600</b> (590)	2400	583
4 % *	A	<b>440</b> (430)	1500	429
	B	<b>480</b> (470)	1500	464
	C	<b>530</b> (520)	2400	513
	D	<b>560</b> (550)	2400	550
5 % *	A	<b>390</b> (380)	1500	373
	B	<b>430</b> (420)	1500	414
	C	<b>490</b> (480)	2200	472
	D	<b>530</b> (520)	2400	518

\* 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

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

RNP APCH

NICE COTE D'AZUR

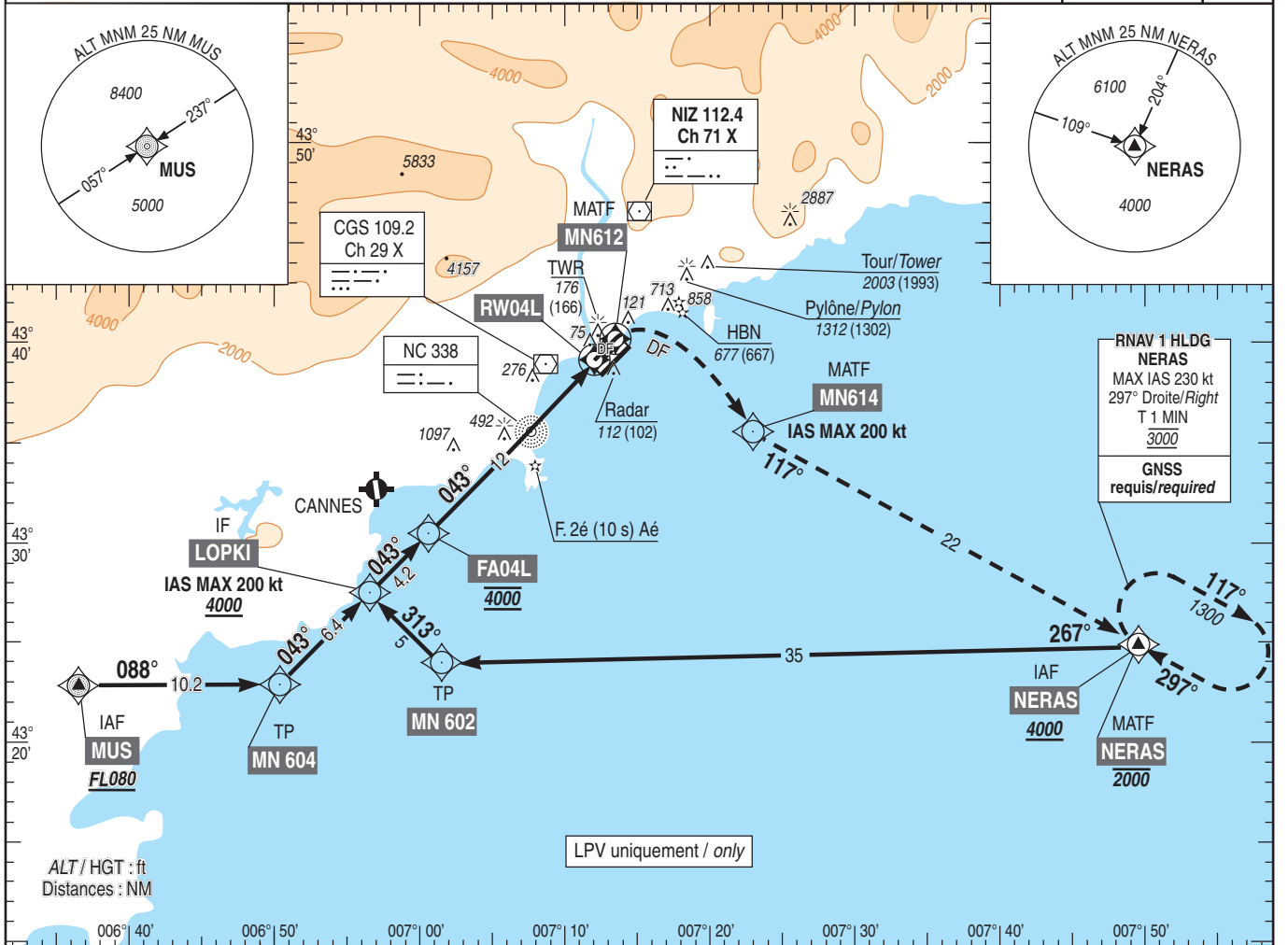
RNAV z (GNSS) RWY 04L

ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN).  
 APP : NICE Approche/Approach 134.475 (H) (1) 124.175 (H) (2) 128.2 (I) 125.575 (S)  
 TWR : NICE Tour/Tower 118.7

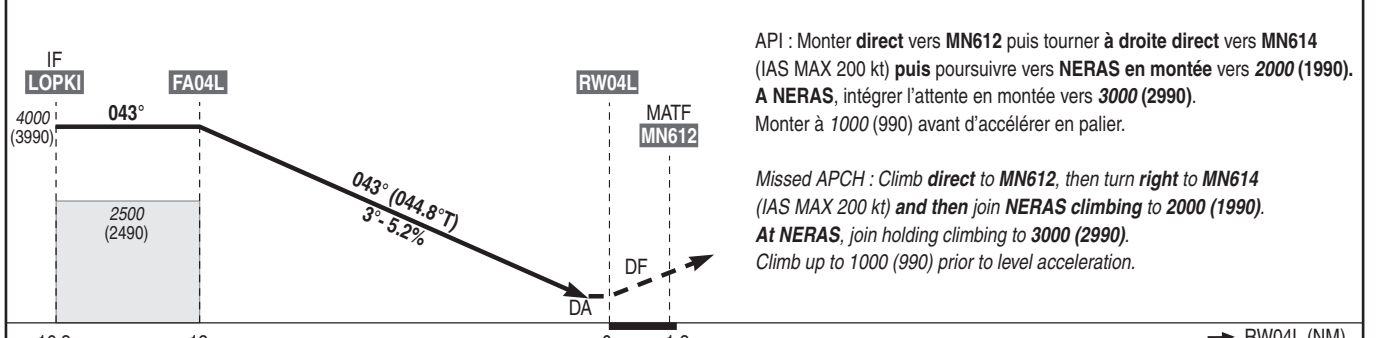
(1) Secteur OUEST / WEST sector  
 (2) Secteur EST / EAST sector

EGNOS 50045  
 E04A  
 RDH : 51

VAR 2°E  
 (15)



TA : 5000



API : Monter **direct** vers **MN612** puis tourner à **droite direct** vers **MN614** (IAS MAX 200 kt) puis poursuivre vers **NERAS** en montée vers **2000** (1990). **A NERAS**, intégrer l'attente en montée vers **3000** (2990). Monter à **1000** (990) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb **direct** to **MN612**, then turn **right** to **MN614** (IAS MAX 200 kt) and then join **NERAS** climbing to **2000** (1990). **At NERAS**, join holding climbing to **3000** (2990). Climb up to **1000** (990) 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 THR

CAT	LPV API 2.5%		OCH LPV API 2.5%	LPV API 3%		OCH LPV API 3%	LPV API 4%		OCH LPV API 4%	LPV API 5%		OCH LPV API 5%	MVL/Circling <sup>(1)</sup>	
	DA (H)	RVR		DA (H)	RVR		DA (H)	RVR		DA (H)	RVR		MDA (H)	RVR
A	330 (320)	1400	311	280 (270)	1300	263	260 (250)	1300	236	260 (250)	1300	217	770 (760)	2500
B	340 (330)	1500	321	290 (280)	1300	273	260 (250)	1300	246	260 (250)	1300	226	770 (760)	2500
C	350 (340)	1500	331	300 (290)	1400	283	270 (260)	1300	256	260 (250)	1300	236	1710 (1700)	3700
D	360 (350)	1600	341	310 (300)	1400	293	280 (270)	1300	265	260 (250)	1300	246	2400 (2390)	4500

Observations/Remarks : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir /see AIP ENR § 1.5.5.6.3  
 (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / Circling prohibited North-West of RWY

FA04L - THR	12.0 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		385	465	550	630	715	795	875	1015

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

CAT A B C D

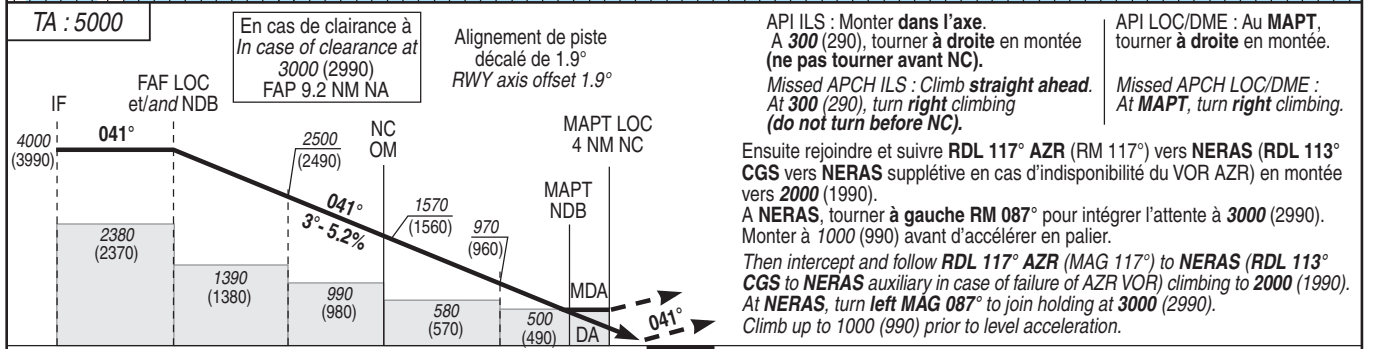
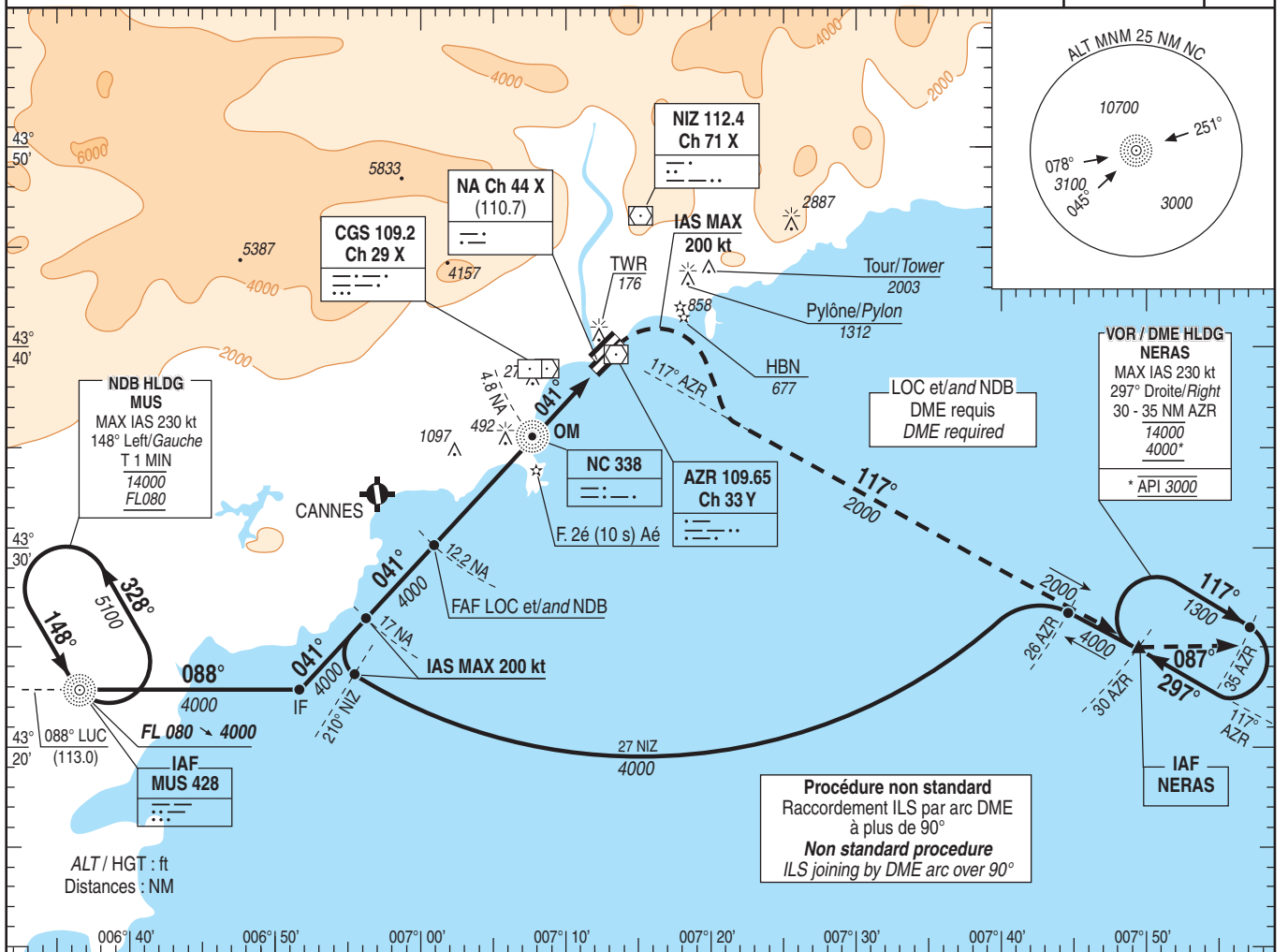
ALT AD : 12, THR : 10 (1 hPa)

ILS ou/or LOC ou/or NDB RWY 04R

ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN).  
 APP : NICE Approche/Approach 134.475 (H) (1) 124.175 (H) (2) 128.2 (I) 125.575 (S)  
 TWR : NICE Tour/Tower 118.7

(1) Secteur OUEST / WEST sector  
 (2) Secteur EST / EAST sector

<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 3000 (2990) FAP 9.2 NM NA  
 Alignement de piste décalé de 1.9° RWY axis offset 1.9°  
 API ILS : Monter dans l'axe. A 300 (290), tourner à droite en montée (ne pas tourner avant NC).  
 API LOC/DME : Au MAPT, tourner à droite en montée.  
 Missed APCH ILS : Climb straight ahead. At 300 (290), turn right climbing (do not turn before NC).  
 Missed APCH LOC/DME : At MAPT, turn right climbing.

CAT	ILS API 2.5%		OCH ILS API 2.5%	LOC+DME NA OCH : 296		NDB+DME NA OCH : 486		MVL/Circling (1)		DME NA						
	DA (H)	RVR		MDA (H)	RVR	MDA (H)	RVR	MDA (H)	VIS	NM	12	11	10	9	8	7
A	260 (250)		250		1500	770 (760)	2500		3960 (3950)	3620 (3610)	3280 (3270)	2950 (2940)	2620 (2610)	2280 (2270)		
B	260 (250)		250		1500	770 (760)	2500		1950 (1940)	1630 (1620)	1300 (1290)	970 (960)	650 (640)	330 (320)		
C	270 (260)	1300	253	310 (300)	1400	500 (490)	2300	1710 (1700)								
D	280 (270)		264		2300	2400 (2390)	4500									

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes. /Circling prohibited north-west of RWY.

NDB - THR	4.6 NM	70 kt	3 min 57	85 kt	3 min 15	100 kt	2 min 46	115 kt	2 min 24	130 kt	2 min 07	160 kt	1 min 44	185 kt	1 min 30
NDB - MAPT LOC/DME	4.0 NM		3 min 26		2 min 49		2 min 24		2 min 05		1 min 51		1 min 30		1 min 18
VSP (ft/min)			370		450		530		610		690		850		980

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

RNP APCH

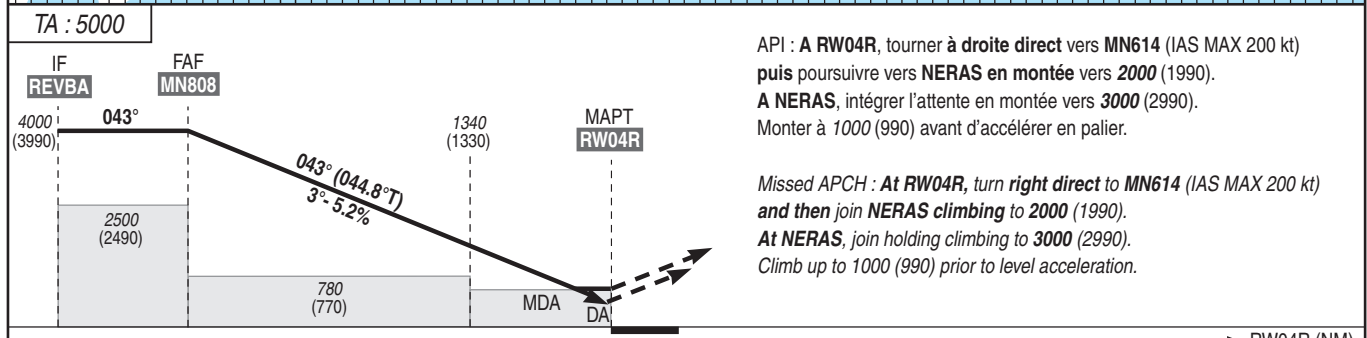
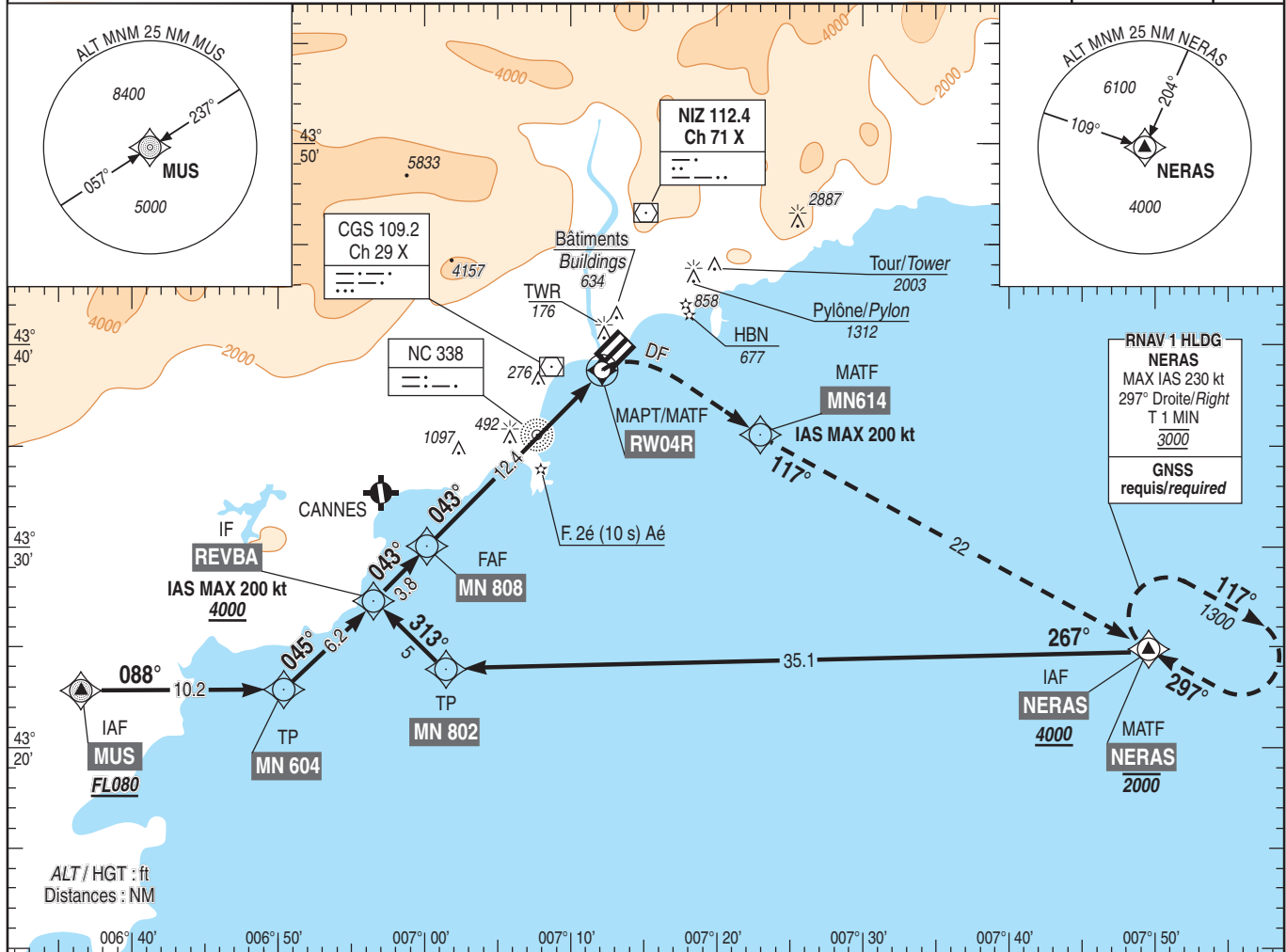
CAT A B C D

RNAV y (GNSS) RWY 04R

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

ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN).  
 APP : NICE Approche/Approach 134.475 (H) (1) 124.175 (H) (2) 128.2 (I) 125.575 (S)  
 TWR : NICE Tour/Tower 118.7

(1) Secteur OUEST / WEST sector RDH : 51 VAR 2°E  
 (2) Secteur EST / EAST sector (15)



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	LNAV - VNAV		LNAV VNAV OCH	LNAV (2)		LNAV OCH (2)	MVL/Circling (3)		DIST RW04R NM ALT (HGT)	12 3880 (3870)	11 3560 (3550)	10 3240 (3230)	9 2930 (2920)	8 2610 (2600)	7 2290 (2280)					
	DA (H)	RVR		MDA (H)	RVR		MDA (H)	VIS												
A	380 (370)	1500	361	390 (380)	1500	376	770 (760)	2500	6	1970 (1960)	5	1650 (1640)	4	1330 (1320)	3	1010 (1000)	2	700 (690)	1	380 (370)
B	390 (380)	1500	374	460 (450)	1500	448	770 (760)	2500												
C	430 (420)	1900	416	500 (490)	2300	488	1710 (1700)	3700												
D	490 (480)	2200	478	530 (520)	2400	518	2400 (2390)	4500												

T MINIMUM Baro VNAV : - 25 ° C

Observations/Remarks : (1) Base OCH : NIL (Position de RW04R) / OCH base: NIL (Location of RW04R).  
 (2) Pour minimums particuliers, voir verso / For special minima, see overleaf.  
 (3) 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 § 1.5.5.6.3

FAF - RW04R	12.4 NM	70 kt	10 min 36	85 kt	8 min 44	100 kt	7 min 26	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		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)

RNAV y (GNSS) RWY 04R

**MINIMA LNAV**

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

**LNAV MNM**

The standard LNAV MNM below are determined for ACFT performing a LNAV 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>380</b> (370)	1500	361
	B	<b>430</b> (420)	1500	415
	C	<b>470</b> (460)	2100	460
	D	<b>510</b> (500)	2300	494
4 % *	A	<b>380</b> (370)	1500	361
	B	<b>390</b> (380)	1500	374
	C	<b>430</b> (420)	1900	416
	D	<b>490</b> (480)	2200	478

\* 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

RNP APCH

CAT A B C D

RNAV z (GNSS) RWY 04R

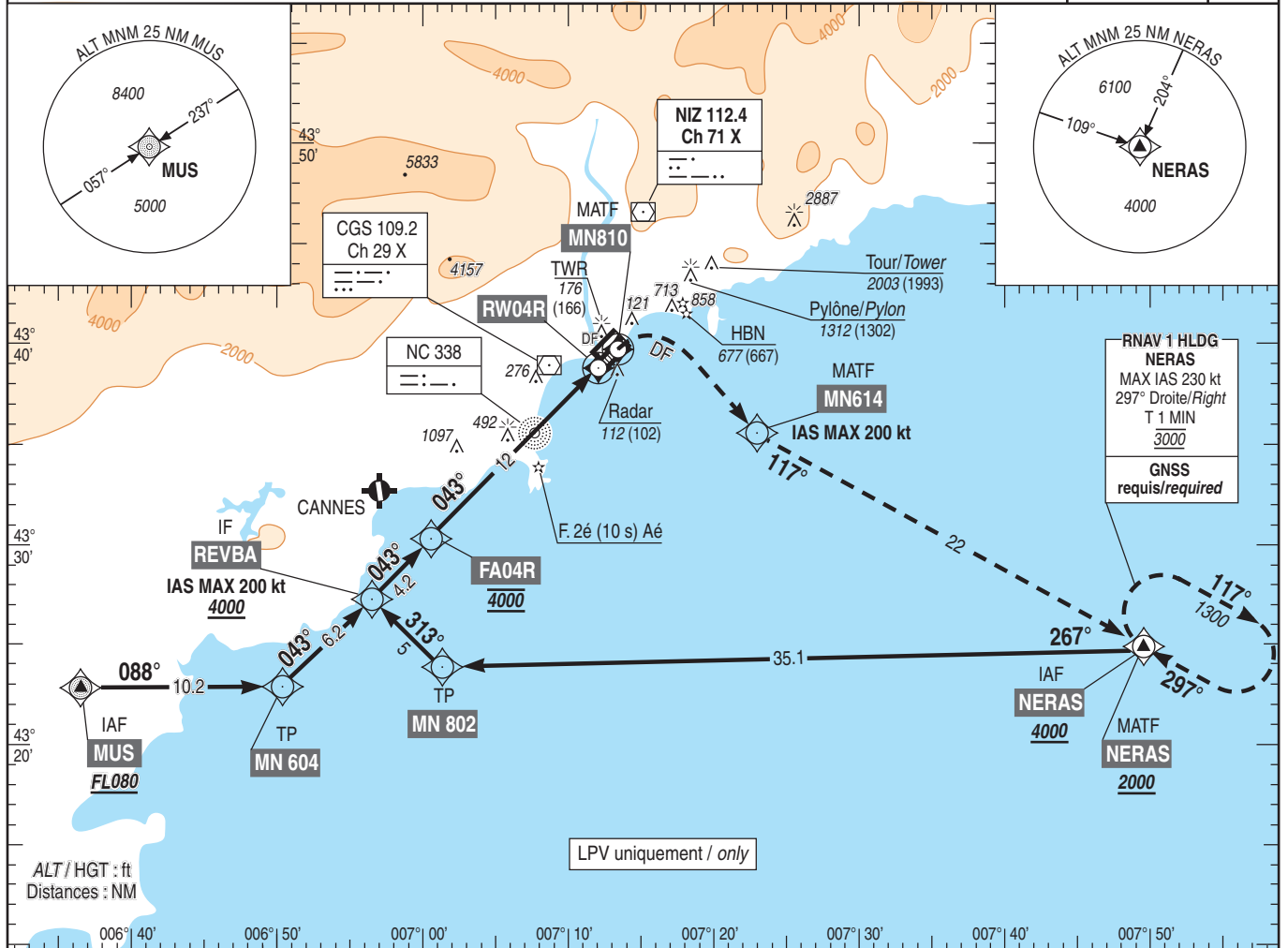
ALT AD : 12, THR : 10 (1 hPa)

ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN).  
 APP : NICE Approche/Approach 134.475 (H) (1) 124.175 (H) (2) 128.2 (I) 125.575 (S)  
 TWR : NICE Tour/Tower 118.7

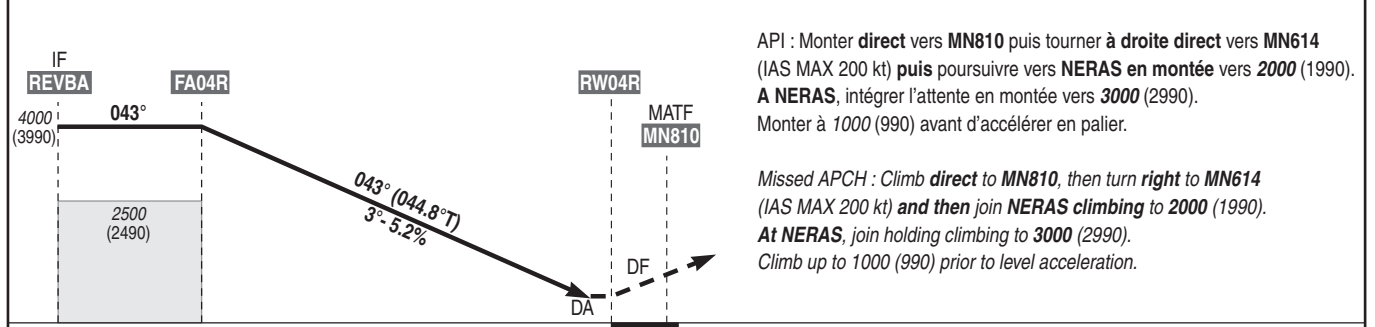
(1) Secteur OUEST / WEST sector  
 (2) Secteur EST / EAST sector

EGNOS  
53227  
E04B  
RDH : 51

VAR  
2°E  
(15)



TA : 5000



API : Monter **direct** vers **MN810** puis tourner à **droite direct** vers **MN614** (IAS MAX 200 kt) puis poursuivre vers **NERAS** en montée vers **2000** (1990).  
**A NERAS**, intégrer l'attente en montée vers **3000** (2990).  
 Monter à **1000** (990) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb **direct** to **MN810**, then turn **right** to **MN614** (IAS MAX 200 kt) and then join **NERAS** climbing to **2000** (1990).  
**At NERAS**, join holding climbing to **3000** (2990).  
 Climb up to **1000** (990) 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 THR

CAT	LPV API 2.5%		OCH LPV	LPV API 3%		OCH LPV API 3%	MVL/Circling <sup>(1)</sup>	
	DA (H)	RVR		DA (H)	RVR		MDA (H)	VIS
A	270 (260)	1300	254	260 (250)		228	770 (760)	2500
B	280 (270)	1300	263	260 (250)	1300	238	770 (760)	2500
C	290 (280)	1300	273	260 (250)		248	1710 (1700)	3700
D	300 (290)	1400	283	270 (260)		258	2400 (2390)	4500

Observations/Remarks : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see AIP ENR § 1.5.5.6.3  
 (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / Circling prohibited North-West of RWY

FA04R - THR	12.0 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		10 min 16	8 min 27	7 min 11	6 min 15	5 min 32	4 min 57	4 min 29	3 min 53
		385	465	550	630	715	795	875	1015

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

CAT A B C D

**RNAV D (GNSS) RWY 22L/22R**

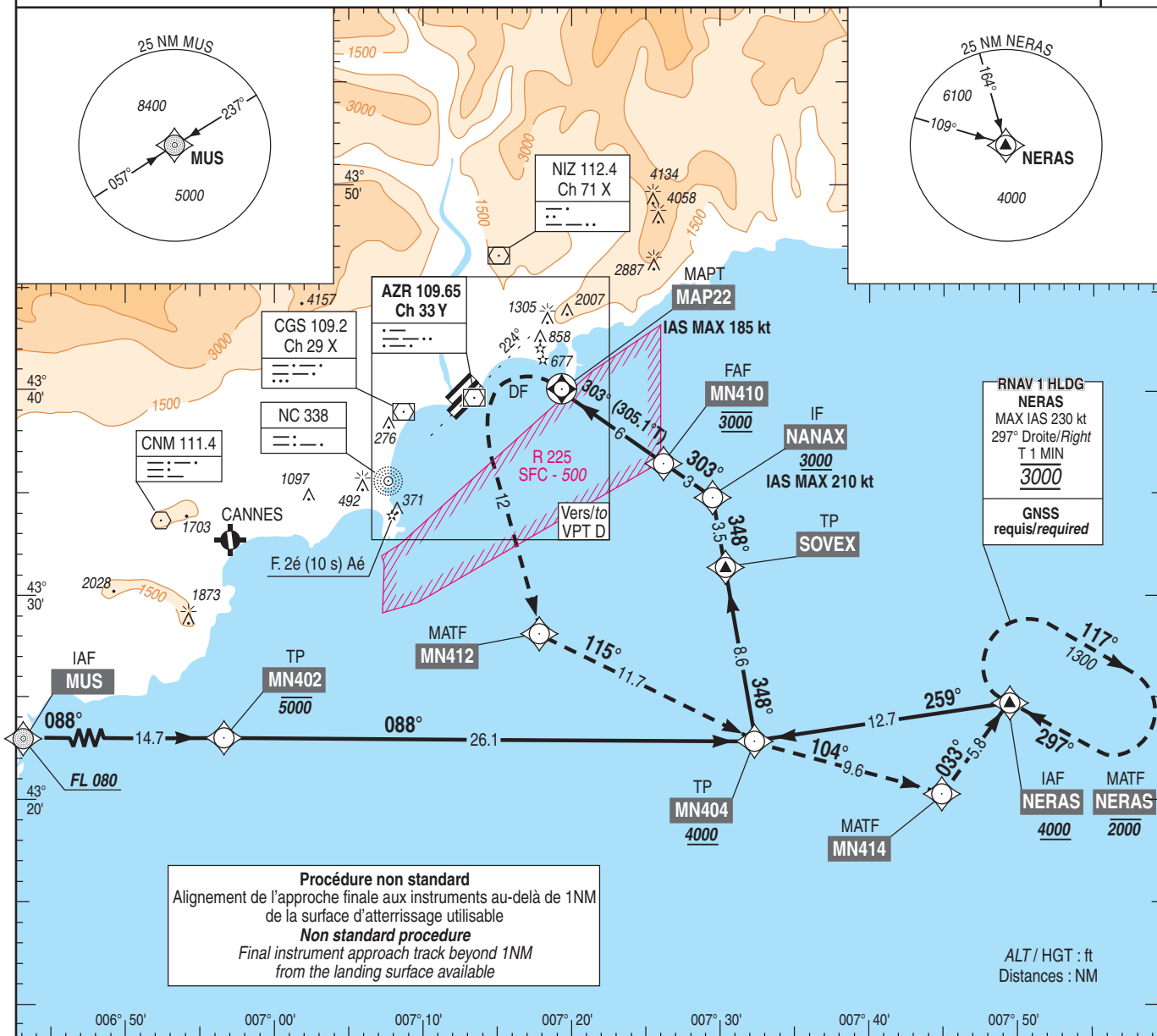
**ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10**

ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN).  
APP : NICE Approche / Approach 134.475 (H)(1) - 124.175 (H)(2) - 128.2 (I) - 125.575 (S)  
TWR : NICE Tour / Tower 118.7

RNP APCH

(1) Secteur OUEST / WEST sector  
(2) Secteur EST / EAST sector

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



API : Au MAP22 MAP22, tourner à gauche (IAS MAX 185 kt) direct vers MN412 en montée à 2000 MAX (1988) puis vers MN404, MN414 et NERAS.  
A NERAS, intégrer l'attente en montée vers 3000 (2988).  
Missed APCH : At MAP22 MAP22, turn left, (IAS MAX 185 kt) direct to MN412 climbing at 2000 MAX (1988), then proceed to MN404, MN414 and NERAS.  
At NERAS, join holding climbing up to 3000 (2988).

MAP22 ← (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**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

CAT A B C D

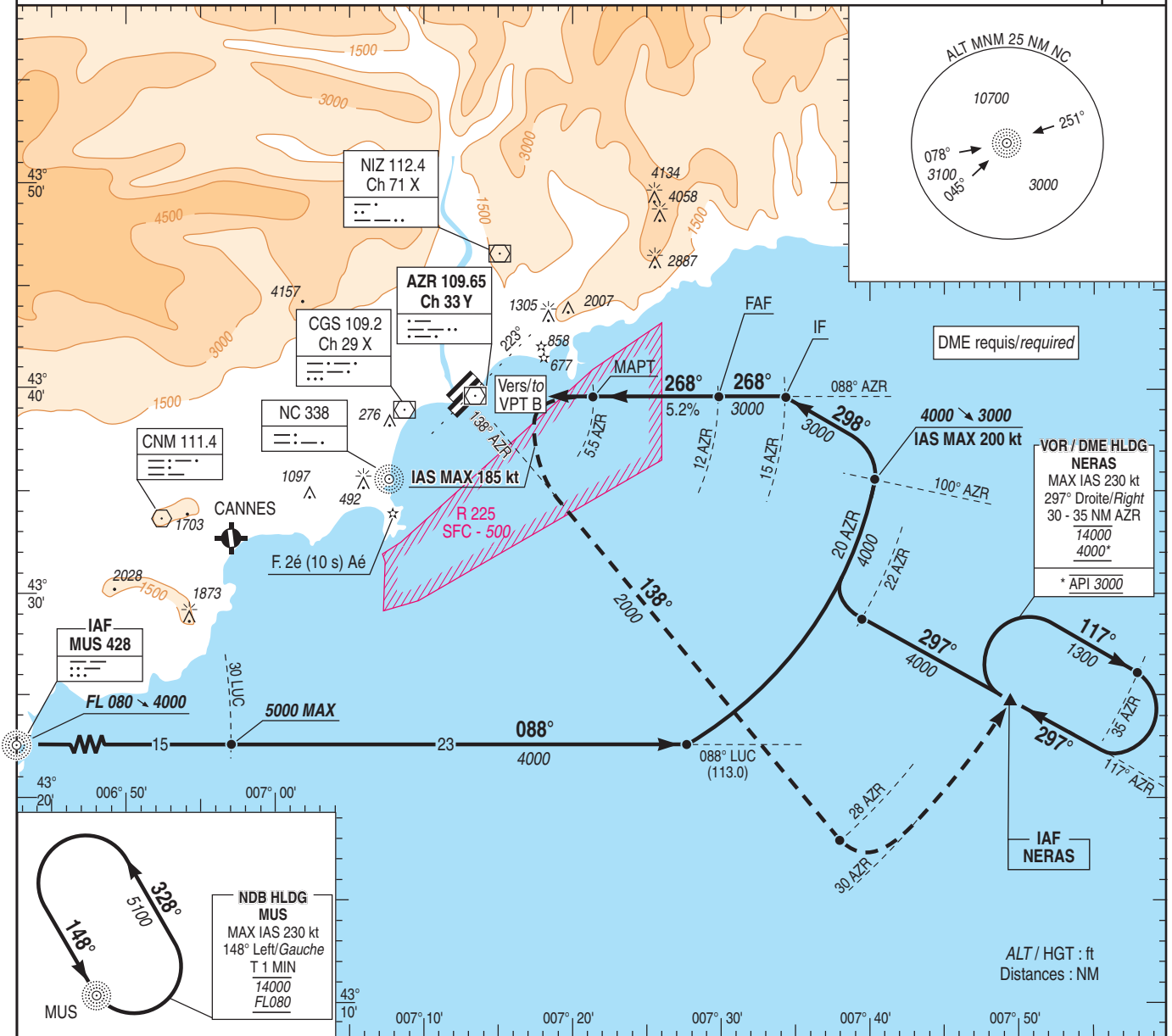
ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

VOR B RWY 22L/22R

ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN).  
APP : NICE Approche / Approach 134.475 (H)(1) - 124.175 (H)(2) - 128.2 (I) - 125.575 (S)  
TWR : NICE Tour / Tower 118.7

(1) Secteur OUEST / WEST sector  
(2) Secteur EST / EAST sector

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 2000 (1988).  
A 28 AZR tourner à gauche pour suivre l'arc 30 AZR.  
A NERAS intégrer l'attente en montée vers 3000 (2988).

Missed APCH : At MAPT, turn left, (IAS MAX 185 kt) to join and follow RDL 138° AZR (MAG 138°) climbing up to 2000 (1988).  
At 28 AZR turn left onto 30 DME arc AZR. At NERAS join holding climbing up to 3000 (2988).

AZR ← (NM) 5.5 12 15

VPT B : voir / see LFMN IAC 07

FAF 268° 3000 (2988)

IF 268°

MAPT MDA 268° 5.2% 1500 (1490)

R 225 SFC - 500

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

**NICE COTE D'AZUR**

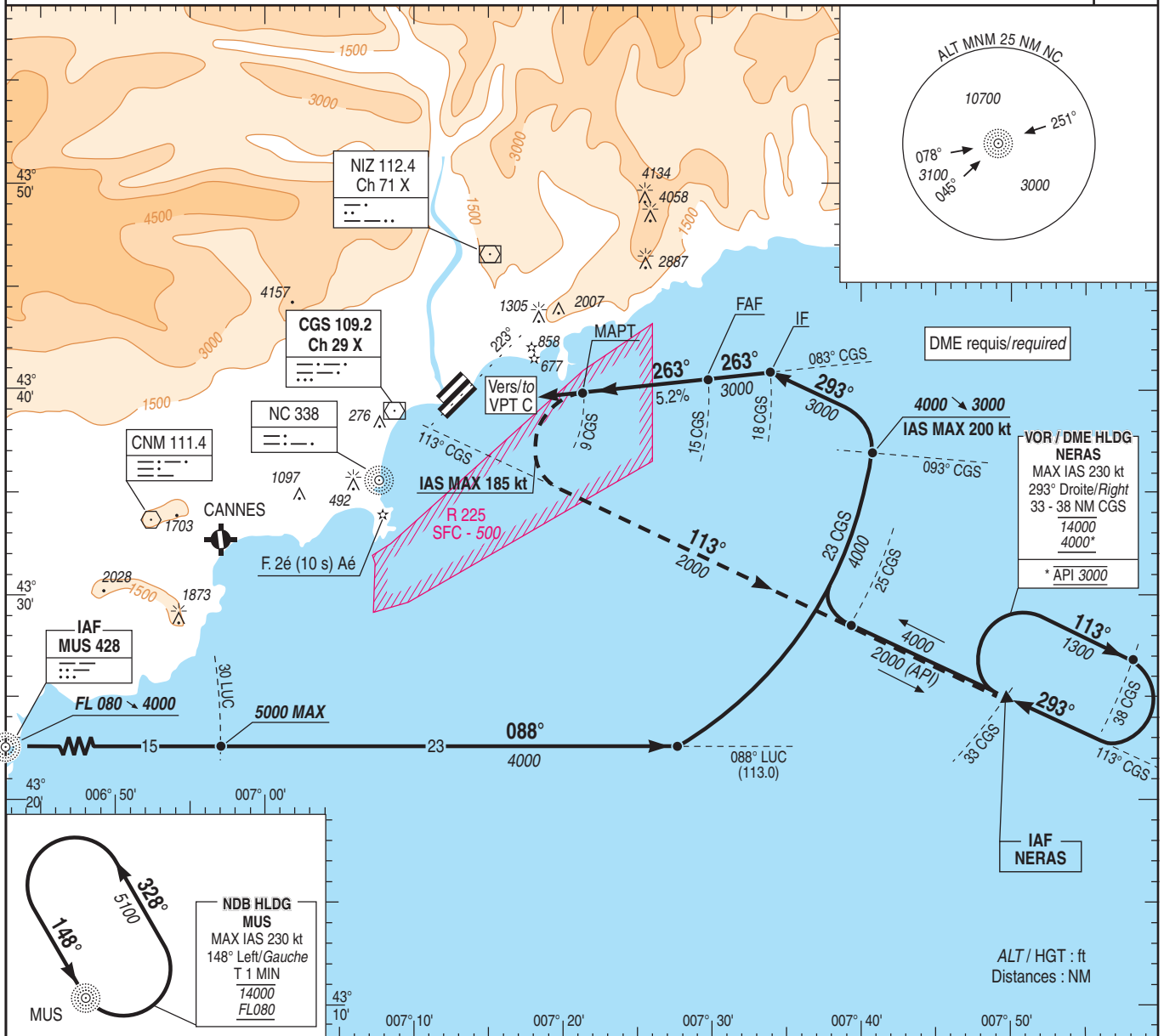
VOR C RWY 22L/22R

(VOR/DME AZR U/S)

VAR  
2°E  
(15)

ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN).  
APP : NICE Approche / Approach 134.475 (H)(1) - 124.175 (H)(2) - 128.2 (I) - 125.575 (S)  
TWR : NICE Tour / Tower 118.7

(1) Secteur OUEST / WEST sector  
(2) Secteur EST / EAST sector



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 2000 (1988). A NERAS intégrer l'attente en montée vers 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 2000 (1988). At NERAS join holding climbing up to 3000 (2988).

VPT C : voir / see LFMN IAC 09

MAPT MDA 1500 (1490) R 225 SFC - 500

FAF 263° 5.2% 3000 (2988)

IF 263° 3000

CGS (NM) 9 15 18

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	1500 (1490)	8000	- Visibilité ≥ 8 km - Plafond ≥ 1500 ft	- feux d'identification de seuil, - feux mont Boron, - feux mont Alban.
B			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.
C				
D				

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

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**NICE COTE D'AZUR**

Instrument approach

CAT A B C D (1)

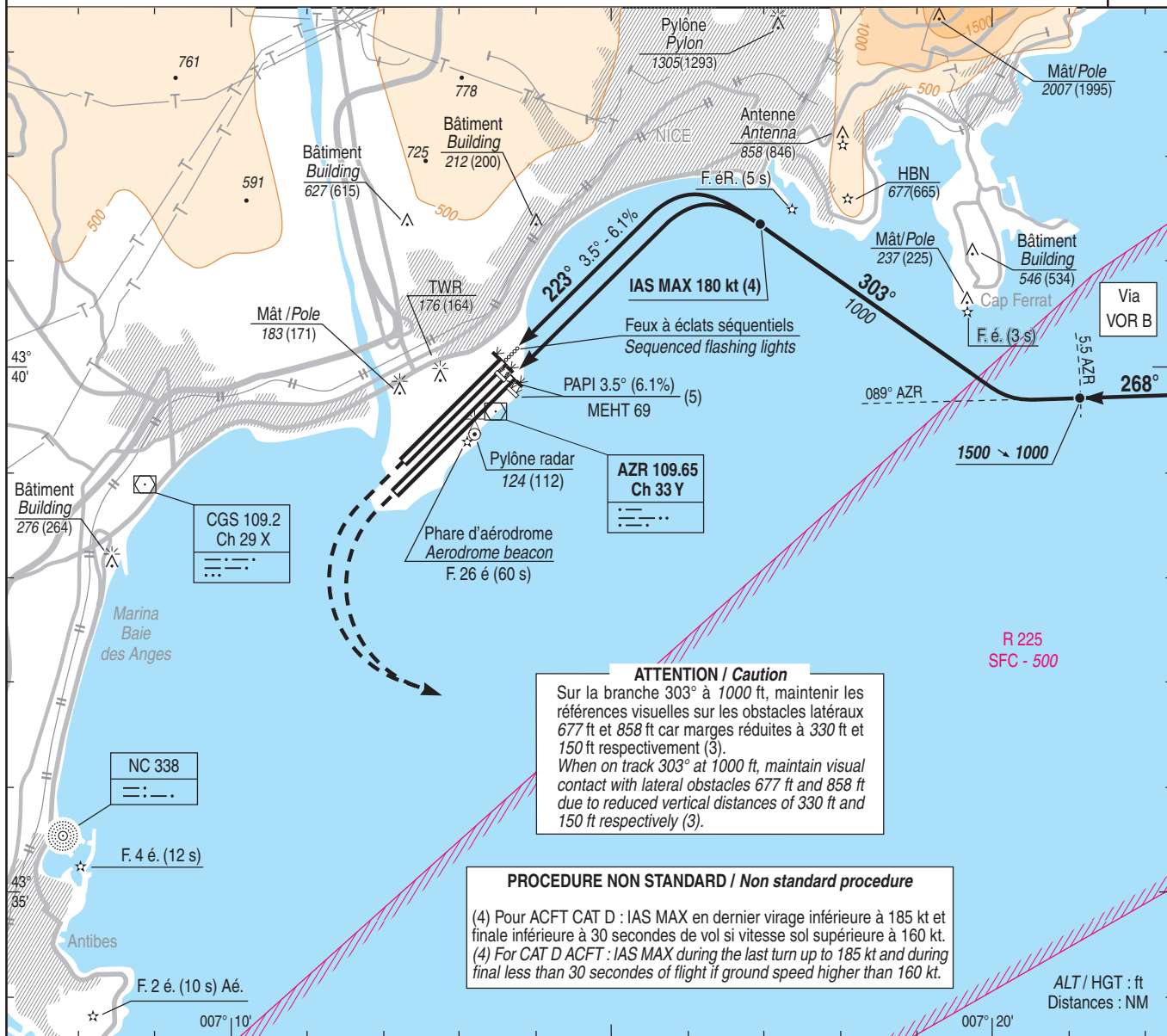
ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

VPT B RWY 22L/22R

ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN)  
APP : NICE Approche / Approach 134.475 (H)(1) - 124.175 (H)(2) - 128.2 (I) - 125.575 (S)  
TWR : NICE Tour / Tower 118.7

(1) Secteur OUEST / WEST sector  
(2) Secteur EST / EAST sector

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 de remise des gaz : Tourner à **gauche** en bout de piste, en montée vers 2000 et procéder conformément à l'API.  
Go around track : Turn **left** when overflying extremity of RWY, climbing up to 2000 and proceed according to missed APCH.

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**

Instrument approach

CAT A B C D (1)

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

NICE COTE D'AZUR

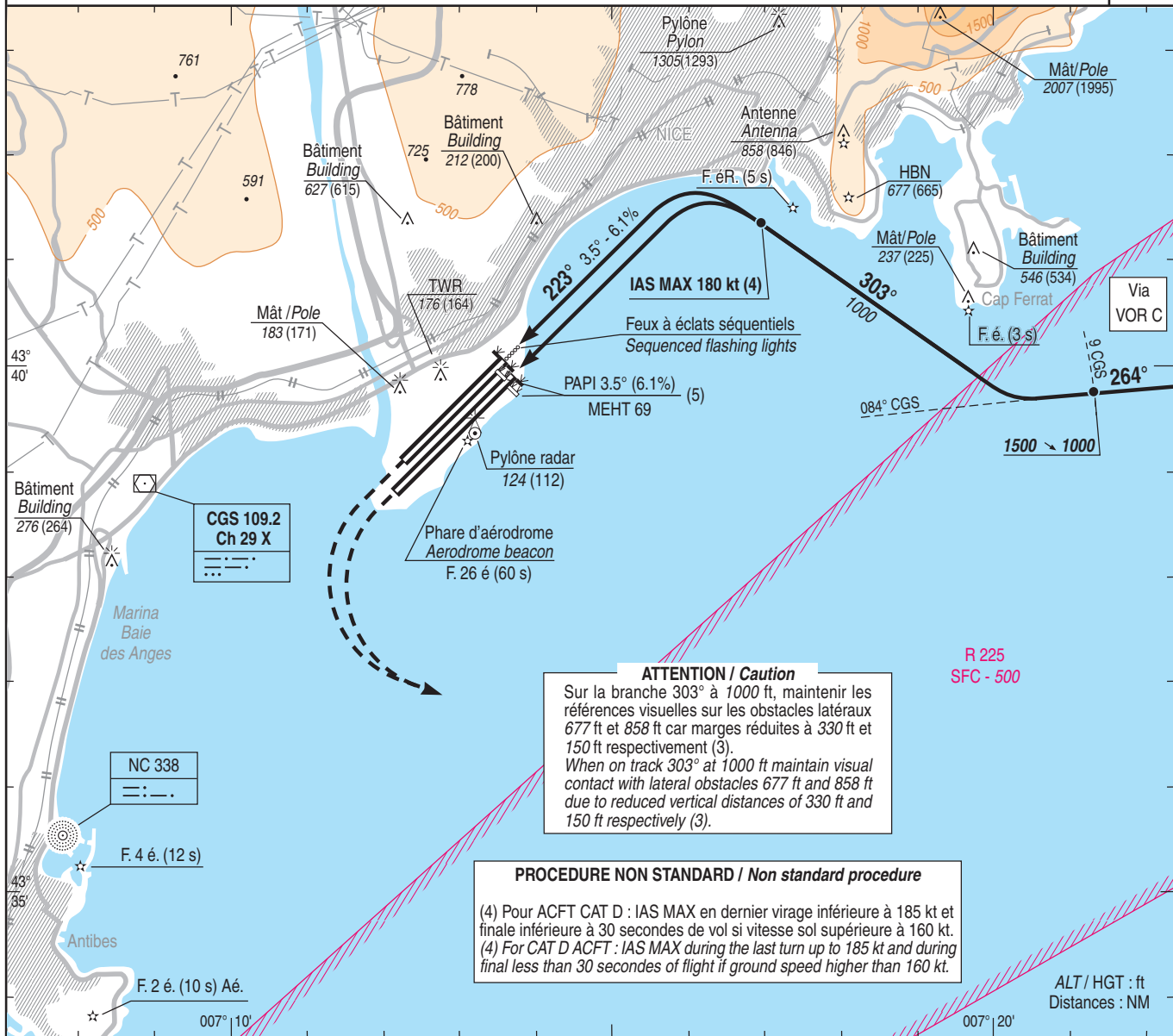
VPT C RWY 22L/22R

(VOR/DME AZR U/S)

ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN)  
APP : NICE Approche / Approach 134.475 (H)(1) - 124.175 (H)(2) - 128.2 (I) - 125.575 (S)  
TWR : NICE Tour / Tower 118.7

(1) Secteur OUEST / WEST sector  
(2) Secteur EST / EAST sector

VAR  
2°E  
(15)



TA : 5000

Trajectoire de remise des gaz : Tourner à gauche en bout de piste, en montée vers 2000 et procéder conformément à l'API.  
Go around track : Turn left when overflying extremity of RWY, climbing up to 2000 and proceed according to missed APCH.

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 : - Visibilité ≥ 8 km - Plafond ≥ 1500 ft	dans le secteur sud-est de l'aérodrome	(3) Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants : - feu d'identification de seuil, - feu mont Boron, - feu mont Alban.
	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	in the south-east area of the aerodrome	(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 / 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)

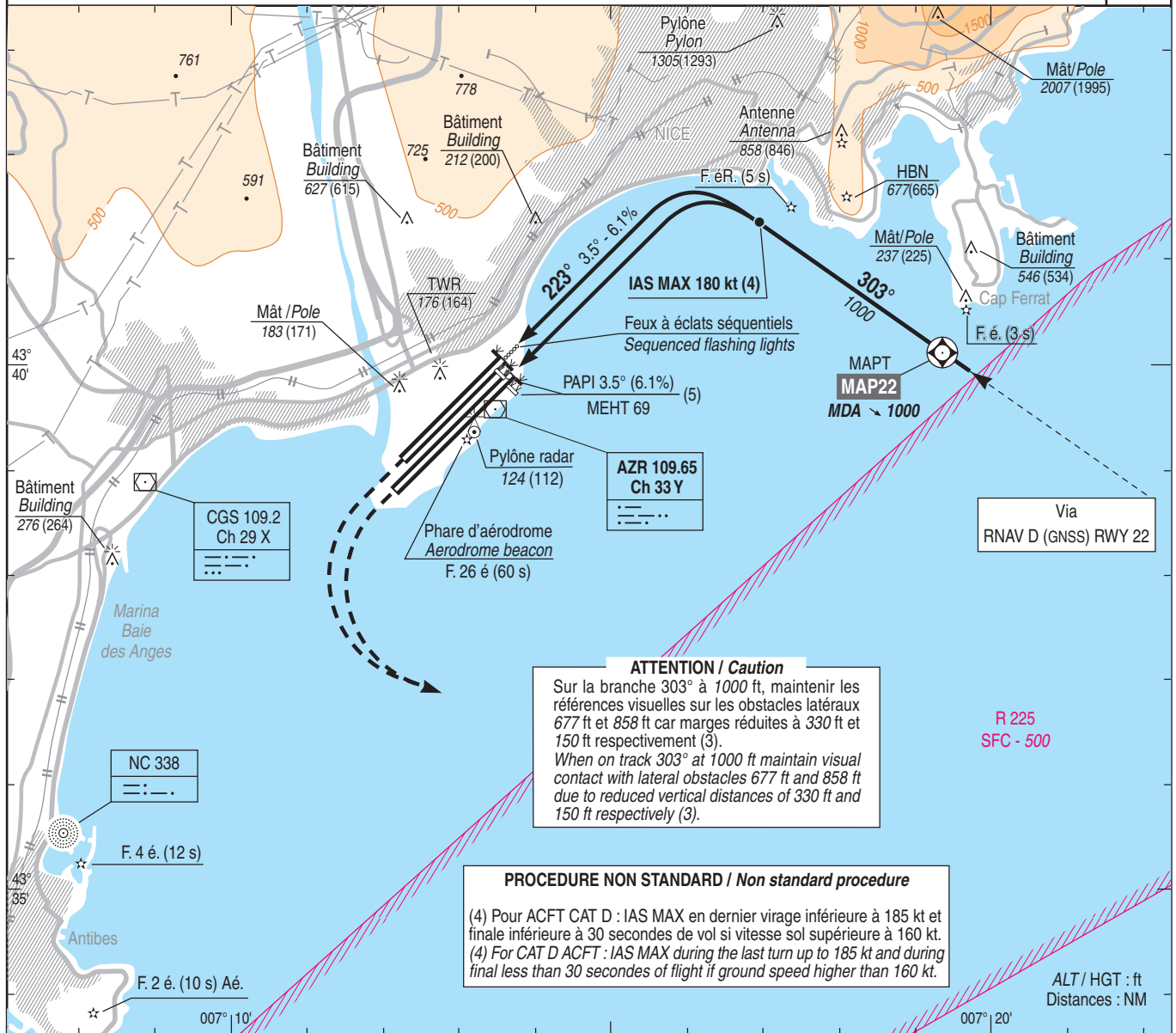
ALT AD : 12 (1 hPa), THR : 10

VPT D RWY 22L/22R

ATIS : NICE 129.6 (FR) - 136.575 (EN)  
APP : NICE Approche / Approach 134.475 (H)(1) - 124.175 (H)(2) - 128.2 (I) - 125.575 (S)  
TWR : NICE Tour / Tower 118.7

(1) Secteur OUEST / WEST sector  
(2) Secteur EST / EAST sector

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 de remise des gaz : Tourner à **gauche** en bout de piste, en montée vers **2000** (1988) et procéder conformément à l'API.  
Go around track : Turn **left** when overflying extremity of RWY, climbing up to **2000** (1988) and proceed according to missed APCH.

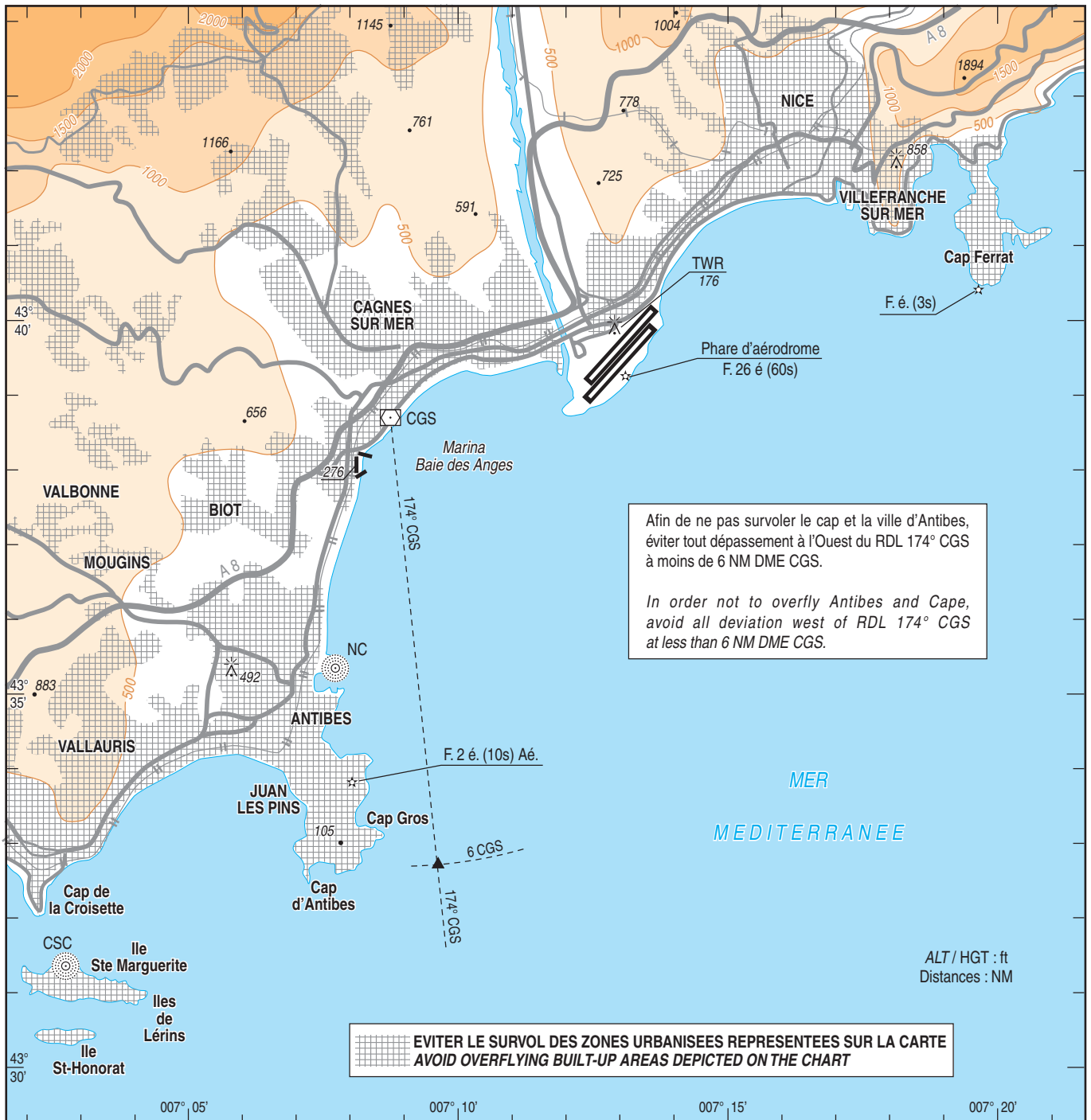
MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres. REF HGT : ALT AD

CAT	VPT D	(3) 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	1260 (1250) 5000	(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.*