

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

AD 2 LFMT.1**Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name*****LFMT - MONTPELLIER MEDITERRANEE****AD 2 LFMT.2****Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	43°35'00"N 003°57'41"E	
	Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	Intersection axe piste 12L/30R et TWY W1	RWY 12L/30R and TWY W1 center line intersection
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	3,8 NM ESE MONTPELLIER	
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i>	17 ft	
	Température de référence / <i>Reference temperature</i>	30.6 ° C	
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	163 ft	
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i>	1.63°E	
	Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	2020 (0.16°)	
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	S.A. AEROPORT DE MONTPELLIER MEDITERRANEE	
	Adresse / <i>Address</i>	AEROPORT de MONTPELLIER-MEDITERRANEE CS 10001 34137 MAUGUIO CEDEX	
	Telephone	Standard accueil aérogare : 08 25 83 00 03 Terminal aviation affaires : 04 67 20 86 60 Service opérations AD : 04 67 20 85 13 Poste sécurité PARIF H24 : 04 67 20 85 51	
	FAX	Operations : 04 67 20 03 72	
	TELEX	SITATEX : MPLAPXH	
	AFS	LFMTZTZX	
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR	
8	Observations / <i>Remarks</i>	Site (exploitant) : www.montpellier.aeroport.fr	Website (AD operator) : www.montpellier.aeroport.fr

AD 2 LFMT.3**Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	0500-2100 avec modulation selon les horaires des vols commerciaux programmés.	0500-2100 with modulation according to scheduled commercial flights.
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	0500-2100	
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>		
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	BORDEAUX H24	
5	BDP / ARO	NIL : Borne OLIVIA	NIL : OLIVIA terminal
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>	NIL	
7	ATS	H24	
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	LUN - VEN : 0430-0230 le lendemain SAM - DIM : 0430-2100 TEL: 04 67 65 10 70 / FREQ 131.575 PN 30 min En dehors de ces horaires : astreinte de nuit au 04 67 65 98 43 (délai d'intervention 1 HR après appel) Pour le déclenchement de l'astreinte de nuit, un surcoût de déplacement sera demandé.	MON-FRI : 0430-0230 the day after SAT - SUN : 0430-2100 TEL: 04 67 65 10 70 / FREQ 131.575 PN 30 min Outside these SKED : night permanence at 04 67 65 98 43 (intervention time 1 HR after call) For night permanence activation, an additional cost will be asked for.
9	Services de manutention / <i>Handling</i>	Selon accord préalable avec un prestataire d'assistance au sol	According to prior agreement with a ground handling agency
10	Sûreté / <i>Safety</i>		
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	Selon accord préalable avec un prestataire d'assistance au sol	According to prior agreement with a ground handling agency
12	Observations / <i>Remarks</i>	GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24. Services d'assistance aérogare pour les vols non programmés : préavis de 24H minimum avec accord préalable d'un assistant aéroportuaire et de l'exploitant d'aérodrome (E-mail opérations AD : pce@montpellier.aeroport.fr).	GRF (Global Reporting Format) : H24. Terminal assistance services for unscheduled flights : PPR PN 24 HR from an airport assistant and AD operator (E-mail AD operations : pce@montpellier.aeroport.fr).

AD 2 LFMT.4

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

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	Selon accord préalable avec un prestataire d'assistance au sol	According to prior agreement with a ground handling agency
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburants/Fuel grades : 100LL, JET A1 (CIV-MIL) Lubrifiants/Oil grades : NIL.	
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	100LL : cuve de 50 m3, camions de 5600 litres JET A1 : 7 cuves de 120 m3, 1 camion de 35 m3 1 camion de 20 m3, 1 camion de 11 m3, un camion de defuelling 20 m3. Carte de crédit TOTAL, UVAIR, SIGNATURE, WORLD FUEL SERVICE, AVCARD, MULTISERVICE, PHOENIX FUEL, MERCURY FUEL, COLT INTERNATIONAL, AIR ROUTING, AMERICAN EXPRESS, CB, Paiement comptant (760 euros MAX).	100LL : tank 50 m3, trucks of 5600 liters JET A1: 7 tanks 120 m3, 1 truck 35 m3 1 truck 20 m3, 1 truck 11 m3, 1 defuelling truck 20m3. Credit card TOTAL, UVAIR, SIGNATURE, WORLD FUEL SERVICE, AVCARD, MULTISERVICE, PHOENIX FUEL, MERCURY FUEL, COLT INTERNATIONAL, AIR ROUTING, AMERICAN EXPRESS, CB credit card, cash payment (760 euros MAX).
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	Selon accord préalable avec un prestataire d'assistance au sol	According to prior agreement with a ground handling agency
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>	VALLAIR INDUSTRY, atelier mécanique pour les types d'aéronefs suivants : B737, A320, AT45, B190, E120. TEL : 04 67 15 51 06, Service piste : 06 22 51 12 24	VALLAIR INDUSTRY, mechanical workshop for the following types of aircraft : B737, A320, AT45, B190, E120. TEL : 04 67 15 51 06, Ground service : 06 22 51 12 24
7	Observations / <i>Remarks</i>	Services d'assistance piste aérogare/ Apron terminal handling agencies: Les escales d'aéronefs non basés de plus de 61 doivent obligatoirement faire l'objet d'une assistance. / Stopovers for non based ACFI with a weight of more than 61 must have a handling. AVIAPARTNER : TEL : +33 (0)6 74 06 38 31 / +33 (0)4 99 52 52 50 E-mail : mpl.operations@aviapartner.aero SITATEX : MPLKFXH FREQ : 131.400 MHz AIR FRANCE : TEL ESCALE : +33 (0)4 67 22 69 40 / +33 (0)6 78 86 04 04 TEL SUPERVISEUR : +33 (0) 6 80 04 59 96 SITATEX : MPLKLA F MPLKOA F FAX : +33 (0)4 67 22 69 62 FREQ : 131.880 MHz ALYZIA : TEL : +33 (0)6 08 95 02 88 / +33 (0)4 67 22 46 31 E-mail : groundopsmpl@alyzia-province.com SITATEX : MPLKAXH FAX : +33 (0)4 67 15 18 59 FREQ : 131.485 MHz Service d'assistance piste cargo / Cargo apron handling agency : AVIAPARTNER : TEL : +33 (0)4 99 52 52 54 E-mail : mpl.cargo@aviapartner.aero SITATEX : MPLKFXH FREQ : 131.400 MHz.	

AD 2 LFMT.5

Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	Hôtel sur l'AD	Hotel at Airport
2	Restaurants	Sur l'AD	At Airport
3	Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>	Autocars: 0530-2200 Taxis, O/R location de voitures sans chauffeur: 0630-2200.	Buses: 0530-2200 Taxis, O/R car rental: 0630-2200.
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>	Hôpitaux à 12 km en ville	Hospitals in town 12 km away
5	Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i>	Boîte aux lettres et distributeurs de billets dans l'aérogare	Letterbox and cash dispensers in the terminal.
6	Office de tourisme / <i>Tourist office</i>		
7	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFMT .6

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

1	Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i>	7	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>	Véhicules d'intervention eau/émulseur : 1 véhicule de 6000 litres et 250 kg de poudre 1 véhicule de 6100 litres et 250 kg de poudre Moyens Nautiques : 1 barge avec 6 plateformes de recueil de 30 places.	Fire fighting water/foam vehicles : 1 truck 6000 litres and 250 kg of powder 1 truck 6100 litres and 250 kg of powder Nautical facilities : 1 boat with 6 safety rafts, capacity 30 people.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Capacité disponible sur site aéroport : tractage d'aéronefs roulants et immobilisés sur chaussée bitumée. Aéronefs avec MTOW inférieur à 10 tonnes. Facturation du tractage SSLIA selon guide tarifaire AMM. Aéronefs accidentés enlevés avec moyens extérieurs à l'aéroport.	Capacity available at the airport: towing of rolling aircraft that are immobilized on asphalt pavement. Aircraft with MTOW of less than 10 tonnes. Billing for towing according to the AMM Tariff Guide. Disabled aircraft are removed using external means.
4	Observations / <i>Remarks</i>	Niveau 7 : 0500-2200. Niveau 5 : 2200-0500. Extension possible du niveau 7 avec préavis de 24 HR.	Level 7 : 0500-2200. Level 5 : 2200-0500. Possible extension of level 7 with PPR PN 24 HR.

AD 2 LFMT .7 **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige** *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / <i>Type of clearing equipment</i>	Moyens propres situés sur l'aéroport pour l'exploitant : - 1 tracteur 4x4 avec lame de 3 m - 1 camion 4x2 avec lame de 2,8 m et saleuse/sableuse de capacité 0,8 m3 - 1 4x4 avec lame de 2,4 m et système d'épandage de déverglaçant de largeur 2,5 m - 1 nacelle 4x2 avec lame de 2 m - 1 tractopelle 4x4 - 1 chariot élévateur pour chargement déverglaçant - 1 véhicule léger 4x2 - 1 système d'épandage déverglaçant de largeur 12 m Sous-traitant Exploitant : 1 camion 4x2 équipé d'une lame de déneigement de 3 m. Equipement qui peut être modifié en engin de déverglaçage. 1 tractopelle.	Means of the manager located at the airport : - 1 4x4 tractor with a 3 m blade - 1 4x2 truck with a 2.8 m blade and a sandblaster/saltblaster (capacity 0.8 m3) - 1 4x4 vehicle with a 2.4 m blade and a 2.5 m-wide de-icing spreading system - 1 4x2 bucket truck with a 2 m blade - 1 4x4 excavator - 1 lift truck to load the de-icing fluid - 1 4x2 light vehicle - 1 12 m-wide de-icing spreading system Manager sub-contractor : 1 4x2 truck equipped with a 3 m snow clearing blade. This equipment can be changed into a deicer. 1 excavator.
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	Déneigement du minimum nécessaire sur : - les parkings commerciaux en fonction de leur occupation - les taxiways M, T1 à T6 - la piste principale - l'accès de l'avitailleur et du RFFS En cas de déneigement difficile, on prévoira en fonction de la demande le dégagement de 35 m de large pour la piste, les congères ne dépassant pas 30 cm. Dès que possible, élargissement de la bande dégagée vers 45 m en dégageant la visibilité du balisage. Ecrêtage des congères dans la zone primaire du GLIDE. Enfin, déneigement des zones suivantes : - taxiway J et parking fret - taxiways V, W1, W2 - autres parkings commerciaux - localizer - accès GLIDE - accès VOR DME Dans la limite des possibilités de l'exploitant : taxiway de liaison et piste secondaire.	Snow clearing of the necessary minimum on : - the commercial stands, according to the present aircraft - taxiways M, T1 to T6 - the main runway - the refueler and RFFS accesses In case of difficult snow clearing, the clearing of the main runway will be planned as necessary, over a width of 35 m, with snowdrifts not exceeding 30 cm in height. As soon as possible, the cleared strip will be widened to 45 m, with clearing of the runway markings. The snow drifts will be clipped in the GLIDE primary zone. Finally, clearing of the following zones : - taxiway J and freight parking - taxiways V, W1, W2 - remaining commercial stands - localizer - GLIDE access - VOR DME access As far as possible for the manager : clearing of the connection taxiway and secondary runway.
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>	Déverglaçage : Produit : CLEARWAY 1 de l'AMM. Capacité d'épandage (9000 litres) préventif ou curatif de produit déverglaçant "CLEARWAY 1" sur les zones de déneigement minimum.	De-icing : Product : CLEARWAY 1 from the manager. Preventive and curative spreading capacity (9000 litres) of de-icing product "CLEARWAY 1" on the minimum snow clearing zones.
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>	Non applicable.	Not applicable.
5	Observations / <i>Remarks</i>	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 Durant l'intervention des engins de déneigement sur la piste, celle-ci sera fermée par NOTAM, message d'information urgente et ATIS. Des décollages pourront être autorisés au coup par coup de manière exceptionnelle pour permettre le déblocage d'un appareil. La réouverture au trafic d'une zone sera précédée d'une visite.	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3 During the intervention of the snow clearing vehicles on the runway, the runway closure will be announced by NOTAM, an urgent information message and on the ATIS). Take offs may exceptionally be authorized, on an ad hoc basis, in order to allow an aircraft to leave. The re-opening of an area to traffic will be preceded by an inspection.

AD 2 LFMT.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> Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	Tarmac A1 à/to A6 : 25 F/C/W/T B1 à/to C3 : 39 F/C/W/T D1 à/to D6, D10 : 40 R/B/W/T D7 à/to D9 : 50 R/B/W/T E1 : 39 F/C/W/T E2 à/to E9 : 16 F/C/W/T F1 à/to F8 : 14 F/C/W/T Fret/Freight : 32 F/C/W/T G1 à/to G3 : 15 F/C/W/T TEC : 20 F/C/W/T ENAC : 4t / 0.9 MPa ESMA : 3t / 0.9 MPa N : 8 F/C/W/T P1, P2, P3 : 2t / 0.9 MPa	
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i> Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i> Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	W2 : 30 m M : 29 m J, T6, Y : 22.5 m L3, V : 22 m T1, T2 : 21 m W1 : 20 m T3, T4, T5 : 19 m L1, L2, S1, S2, S3, S4 : 15 m Q, R1, R2 : 14 m K1 : 12 m K4 : 10 m K2, K5 : 9.5 m S5 : 9 m Tarmac J : 33 F/C/W/T L1, L2 : 18 F/D/W/T L3 : 15 F/C/W/T M : 49 F/C/W/T T1, T2 : 42 F/C/W/T T3, T4, T5 : 39 F/C/W/T T6 : 29 F/C/W/T V : 41 F/C/W/T W1, Y : 37 F/C/W/T W2 : 28 F/C/W/T K1, S1 : 8 F/D/W/T K2, K3, K4, K5, K6 : 2 t / 0.9 MPa Q, R1, R2, S2 à/to S4 : 4t / 0.9 MPa S5 : 3t / 0.9 MPa	
3	Emplacement des ACL / <i>ACL location</i> Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>	Parkings A, B, C, D, E D9 : 17 Ft - B1B : 16 ft - D1 à D6 : 13 ft - D7, D8, D10 : 12 ft - E1 : 8 ft	
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>		
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>	D10 43°34'44.40"N 003°57'37.57"E D2 43°34'46.98"N 003°57'32.91"E D3 43°34'47.11"N 003°57'34.48"E D4 43°34'47.08"N 003°57'33.79"E D5 43°34'46.41"N 003°57'35.44"E	D6 43°34'46.64"N 003°57'34.94"E D7 43°34'45.93"N 003°57'36.45"E D8 43°34'45.53"N 003°57'36.88"E D9 43°34'44.95"N 003°57'37.17"E E1 43°34'42.69"N 003°57'43.21"E
6	Observations / <i>Remarks</i>	TWY J, M, T1, T2, T3, T4, T5, T6, V, W1, W2, Y : ACFT largeur de train inférieure à 9 m. Station automatique AVGAS 100 LL utilisable uniquement pour les avions dont l'envergure est inférieure à 12 m.	TWY J, M, T1, T2, T3, T4, T5, T6, V, W1, W2, Y : ACFT undercarriage width lower than 9 m. Automatic AVGAS 100 LL station only available for ACFT whose wingspan is lower than 12 m.

AD 2 LFMT.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 cartes AD 2 LFMT APDC et AD 2 LFMT-9.	See AD 2 LFMT APDC charts and AD 2 LFMT-9.
	Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i>	Aucun dispositif de guidage. Placeur obligatoire sur tous les postes de stationnement : Fret, Bravo, Charly, Delta et Echo 1.	No guidance system. Marshaller compulsory on every parking stand: Fret, Bravo, Charly, Delta and Echo 1.
2	Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>	RWY 12L/30R : - Numéro d'identification de piste - Marquage THR, toucher de roues et point cible - Marquage axe de piste et TWY - Marquage latéral RWY et TWY - Marquage points d'attente - Marquage aire de retournement sur piste seuil 30R RWY 12R/30L : - Numéro d'identification de piste - Marquage THR - Marquage axe de piste et TWY - Marquage DTHR RWY 12R.	RWY 12L/30R : - Runway identification markings - THR, target points and touchdown zone markings. - RWY and TWY axis markings - Edge RWY and TWY markings - Holding points markings - Turnaround area THR 30R markings RWY 12R/30L : - Runway identification markings - THR markings - RWY and TWY axis markings - DTHR RWY 12R markings
	Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>	Voir/see AD 2 LFMT .14/15	
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>	NIL	
4	Observations / <i>Remarks</i>	Aide visuelle au demi tour sur piste seuil 30R : - marquage de couleur jaune. - utilisation limitée aux aéronefs d'envergure inférieure à 36 m et dont la largeur hors tout du train principal est inférieure à 9 m (tels que A321, B738, SB20 et A172). - utilisation interdite de nuit ou quand RVR inférieure à 800 m (conditions LVP). - Balisage : feux non conformes.	Visual aid for turning around at THR 30R : - Yellow marking. - restricted use to ACFT with wingspan less than 36 m and main gear overall width less than 9m (such as A321, B738, SB20 and A172). - unusable during night or when RVR below 800 m (LVP conditions). - Lighting : non-compliant lights.

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

1	Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>	BASTIA PORETTA
2	Horaires de service / <i>Hours of service</i>	voir/see AD 2 LFMT .3
	Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>	NICE COTE D'AZUR
3	Centre MET responsable des TAF <i>Office in charge of TAF</i>	BASTIA PORETTA
	Période de validité / <i>Validity period</i>	24 03-09-15-21
4	Type de prévision d'atterrissage <i>Type of landing forecast</i>	TREND
	Périodicité / <i>Interval of issuance</i>	H24
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / <i>Flight documentation</i>	C-PL
	Langue utilisée / <i>Language used</i>	FR
7	Cartes, autres informations <i>Charts, other information</i>	P-W AD WARNING METAR AUTO H24
8	Équipement complémentaire <i>Supplementary equipment</i>	VISU AEROWEB AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>	TWR
10	Informations complémentaires <i>Additional information</i>	TEL MET (IFR) : 04 95 30 09 44.

AD 2 LFMT .12

Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics*

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY		
1	2	3	4	5	6		
12L	125 (123)	2600 x 45	46 F/C/W/T macadam/macadam	43°35'10.00"N 003°57'20.57"E ----- GUND NIL	THR : 5.18m / 17ft		
30R	305 (303)	2600 x 45	46 F/C/W/T macadam/macadam	43°34'21.97"N 003°58'55.98"E ----- GUND NIL	THR : 1.83m / 6ft		
12R	125 (123)	1100 x 30	4 t / 0.9 MPa macadam/macadam	43°34'32.99"N 003°57'06.80"E (43°34'31.17"N 003°57'10.43"E) ----- GUND NIL	THR : 2.13m / 7ft DTHR : 3.05m / 10ft		
30L	305 (303)	1100 x 30	4 t / 0.9 MPa macadam/macadam	43°34'12.68"N 003°57'47.14"E ----- GUND NIL	THR : 2.13m / 7ft		
RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks	
	7	8	9	10	11	12	
12L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	
30R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	
12R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	
30L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	

AD 2 LFMT .13

Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations Remarks
12L	2600	2600	2600	2600	
TWY J	2200	2200	2200		
TWY Y	2200	2200	2200		
30R	2600	2600	2600	2600	
TWY V	1500	1500	1500		
12R	1100	1100	1100	1000	
TWY R1	1000	1000	1000		
30L	1100	1100	1100	1100	

AD 2 LFMT .14

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

RWY ID	APCH		THR couleur colour	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur Length	Balise axial <i>Centerline LGT</i>			
							Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity
12L			G	PAPI 3.7 ° 6.5 %	69 ft					
30R	- 420 m - LIH/LIL		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	53.8 ft					
RWY ID	Balise 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		
12L	2000 m 600 m	60 m 60 m	W Y	LIH-LIL	R				(1)	
30R	2000 m 600 m	60 m 60 m	W Y	LIH-LIL	R				(2)	

(1) APCH : Feux d'approche classique / Non-precision approach lighting.
THR : Feux à éclats / Flashing lights.
Axial / Centreline : NIL
Latéral / Edge : dont 8 feux encastrés / including 8 embedded lights.

(2) APCH : feux blancs d'approche de précision CAT I / CAT I precision approach white lights.
THR : Feux à éclats / Flashing lights.
Axial / Centreline : NIL
Latéral / Edge : dont 8 feux encastrés / including 8 embedded lights.

AD 2 LFMT.15

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

1	ABN IBN		
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>	NIL Feux latéraux de TWY : bleus, de T1 à T6, V, W1, Y, W2, M, L3 et J.	TWY edge lighting : blue, from T1 to T6, V, W1, Y, W2, M, L3 and J.
4	Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i> Temps de commutation / <i>Switch-over time</i>	Alimentation de secours assurée par groupe électrogène (250 kVa) dédié à la navigation aérienne. Hors mode secours inversé : 15 secondes maximum - En mode secours inversé : 1 seconde maximum.	Secondary power unit provided by generator (250 kVa) dedicated to air navigation. Excluding opposite switching : 15 seconds maximum - Inverted opposite switching : 1 second maximum.
5	Observations / <i>Remarks</i>	Panneaux d'obligation de point d'attente en T1, V, Y, T6 et J. Feux de protection de piste (WIG-WAG) sur les points d'attente J, T6, Y, W1, V et T1. Panneaux d'indication distance, TWY et PRKG. Panneau "sens interdit" en W1. Absence équipement lumineux "no entry bar" à W1. Manche à air THR 30R éclairée et balisée. Eclairage aire de trafic : PRKG A à F. Feux de bord d'aire de trafic de A à F, J et fret.	Holding point mandatory instruction signs on T1, V, Y, T6 and J. Protection lights (WIG-WAG) at holding points J, T6, Y, W1, V and T1. Distance TWY and apron signs. "No-entry" sign at W1. Lighting equipment "no entry bar" missing at W1. Lighted and marked wind indicator THR 30R. Apron lighting : aprons A to F Edge apron lighting from A to F, J and freight.

AD 2 LFMT.16

Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	H1 Position TLOF : 43°34'34.4"N 003°58'05.7"E (ALT 16 ft) Revêtement : enrobé bitumineux Dimensions marquage FATO : 23 m x 23 m Aire de sécurité : 34.5 m x 34.5 m Résistance : 12 t Aucun balisage lumineux, non utilisable de nuit ou par faible visibilité. Distance dégagée entre H1 et Lima 3 : 310 m. Distance dégagée entre H1 et clôture étang : 132 m. Observations : voir VAC HELISTATIONS.	H1 Position TLOF: 43°34'34.4"N 003°58'05.7"E (ALT 16 ft) Surface: Asphaltic concrete Marking dimensions FATO : 23 m x 23 m Safety area : 34.5 m x 34.5 m Resistance : 12 t No lighting equipment, unusable by night or by low visibility conditions. Cleared distance between H1 and Lima 3 : 310 m. Cleared distance between H1 and pond fence : 132 m. Remarks : see VAC HELISTATIONS.
---	-------------	--	---

AD 2 LFMT.17

Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
CTR MONTPELLIER 43°42'48"N , 003°57'27"E - 43°35'18"N , 004°04'50"E - 43°35'04"N , 004°09'16"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 43°34'49"N , 003°58'16"E - 43°28'10"N , 004°04'22"E - 43°29'00"N , 003°54'00"E - 43°28'06"N , 003°52'18"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 43°34'49"N , 003°58'16"E - 43°42'48"N , 003°57'27"E	D	1500ft AMSL ----- SFC	TWR MONTPELLIER Tour (FR) MONTPELLIER Tower (EN)	H24

AD 2 LFMT.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
FIS	MONTPELLIER Information (FR) <i>MONTPELLIER Information (EN)</i>	125.900 MHz	H24	SIV 2 et/and 2.1
FIS	MONTPELLIER Information (FR) <i>MONTPELLIER Information (EN)</i>	134.375 MHz	H24	SIV 1, 1.1 et/and 1.2
FIS	MONTPELLIER Information (FR) <i>MONTPELLIER Information (EN)</i>	136.625 MHz	H24	SIV 3 et/and 3.1
APP	MONTPELLIER Approche (FR) <i>MONTPELLIER Approach (EN)</i>	120.375 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
APP	MONTPELLIER Approche (FR) <i>MONTPELLIER Approach (EN)</i>	127.280 MHz	H24	Secteur d'approche FB. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFMT.23 Approach sector FB. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFMT.23
APP	MONTPELLIER Approche (FR) <i>MONTPELLIER Approach (EN)</i>	130.855 MHz	H24	Secteur d'approche FA. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFMT.23 Approach sector FA. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFMT.23
APP	MONTPELLIER Approche (FR) <i>MONTPELLIER Approach (EN)</i>	131.055 MHz	H24	Secteur d'approche FE. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFMT.23 Approach sector FE. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFMT.23
TWR	MONTPELLIER Sol (FR) <i>MONTPELLIER Ground (EN)</i>	121.955 MHz	H24	
TWR	MONTPELLIER Tour (FR) <i>MONTPELLIER Tower (EN)</i>	118.200 MHz	H24	
TWR	MONTPELLIER Tour (FR) <i>MONTPELLIER Tower (EN)</i>	118.775 MHz	H24	
VDF	MONTPELLIER Gonio (FR) <i>MONTPELLIER Homer (EN)</i>	118.200 MHz	H24	
VDF	MONTPELLIER Gonio (FR) <i>MONTPELLIER Homer (EN)</i>	118.775 MHz	H24	
VDF	MONTPELLIER Gonio (FR) <i>MONTPELLIER Homer (EN)</i>	130.855 MHz	H24	
VDF	MONTPELLIER Gonio (FR) <i>MONTPELLIER Homer (EN)</i>	131.055 MHz	H24	
VDF	MONTPELLIER Gonio (FR) <i>MONTPELLIER Homer (EN)</i>	134.375 MHz	H24	
VDF	MONTPELLIER Gonio (FR) <i>MONTPELLIER Homer (EN)</i>	136.625 MHz	H24	
ATIS	MONTPELLIER (FR) <i>MONTPELLIER (EN)</i>	124.130 MHz	H24	TEL ATIS : 04 67 13 11 70

AD 2 LFMT.19

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied <i>Root ALT</i>	Portée <i>Coverage</i>	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation <i>Location</i>	
NDB	FG	339 kHz	H24	43°33'24.4"N 004°00'50.6"E	46 ft	25NM		123°/1,7NM THR 30R	
VOR-DME	FJR	114.45 MHz CH 91Y	H24	43°34'42.1"N 003°58'29.0"E	7 ft	80NM(225°.345°) 60NM FL500		314°/868m THR 30R	
LOC 30R (I.E.1)	FG	108.55 MHz	H24	43°35'14.9"N 003°57'10.8"E	17 ft			303°/266m THR 12L	
GP 30R		329.75 MHz	H24	43°34'30.6"N 003°58'48.3"E	5 ft		15.2 m/50 ft (3 °)	325°/317m THR 30R	
DME 30R		CH 22Y	H24	43°34'30.6"N 003°58'48.3"E	40 ft	25NM FL250		325°/317m THR 30R	

AD 2 LFMT.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***20.1 ORGANISMES ASSURANT LES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIEENNE**

Le centre de contrôle d'approche de MONTPELLIER (MONTPELLIER APP) assure la fourniture des services de la circulation aérienne à l'intérieur de la CTA MONTPELLIER et de la TMA MONTPELLIER conformément à l'ENR 2.1.

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition en TMA MONTPELLIER est fixée à 5000 ft.
Le niveau de transition en TMA MONTPELLIER est déterminé par MONTPELLIER APP.

20.3 SERVICE RADAR

MONTPELLIER Approche utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar, guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

20.4 REDUCTION DES ESPACEMENTS SUR LES PISTES

La réduction des espacements est appliquée sur la piste 30R/12L de Montpellier-Méditerranée dans les conditions prévues par la Réglementation de la Circulation Aérienne.

Pour des monomoteurs à hélices, ou des bimoteurs à hélices de moins de 7t, la longueur de piste minimum qui doit être libérée par l'aéronef précédent est de :

- 2000 m, ou
- 1500 m si l'aéronef précédent est un départ qui a effectivement décollé.

20.5 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT**20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS**

MONTPELLIER approach control center (MONTPELLIER APP) ensures the provision of the air traffic control services within CTA MONTPELLIER and TMA MONTPELLIER in accordance with ENR 2.1.

20.2 ALTIMETER SETTING

The transition altitude within MONTPELLIER TMA is 5000 ft.
The transition level within MONTPELLIER TMA is determined by MONTPELLIER APP.

20.3 RADAR GUIDANCE SERVICE

MONTPELLIER Approach provides services of radar monitoring, radar assistance, radar guidance to provide services of air traffic control, flight information and alert.

20.4 REDUCED RUNWAY SEPARATION

At Montpellier-Méditerranée AD, reduced runway separation is applied on RWY 30R/12L, under conditions laid down in the national air traffic regulation.

For single-engined propeller aircraft, or twin-engined propeller aircraft whose weight is less than 7t, the minimum length of runway which must be vacated by the preceding aircraft is :

- 2000 m, or
- 1500 m if the preceding aircraft is airborne after departure.

20.5 USE OF PARKING STANDS

Postes Stands	Départ autorisé Authorized departure	Longueur aéronef MAX ACFT MAX length	Envergure aéronef MAX ACFT MAX wingspan	Consignes Instructions
A1	A	29.87 m (Embraer ERJ 145 XR)	29,00 m (Fokker F 27-MK500)	
A2	A	26.77 m (Bombardier CRJ-100 / CL600)	22.76 m (Saab 340B+)	
A3	A	26.77 m (Bombardier CRJ-100 / CL600)	22.76 m (Saab 340B+)	
A4	A	14.40 m (Cessna Citation CJ2+)	16.61 m (Beechcraft Super King Air 200)	
A5	A	17.15 m (Dassault Falcon 20)	17.00 m (Cessna Citation Excel)	
A6	A	17.15 m (Dassault Falcon 20)	17.00 m (Cessna Citation Excel)	
B1	P/A	47,32 m (B757-200)	43,89 m (A310)	Départ autonome uniquement avec guidage de l'assistance. <i>Independent departure only with assistance guidance.</i>
B2	P/A	44,50 m (A321-Neo)	36 m (A321 - Neo/739)	Départ autonome uniquement avec guidage de l'assistance. <i>Independent departure only with assistance guidance.</i>
B3	P/A	44,50 m (A321-Neo)	36 m (A321 - Neo/739)	Départ autonome uniquement avec guidage de l'assistance. <i>Independent departure only with assistance guidance.</i>
B4	P/A	39,10 m (CRJ-1000)	28,40 m (DASH 8-400)	Départ autonome uniquement avec guidage de l'assistance. <i>Independent departure only with assistance guidance.</i>
C2	P	44,50 m (A321-Neo)	36 m (A321 - Neo/739)	
C3	P	44,50 m (A321-Neo)	36 m (A321 - Neo/739)	

Postes Stands	Départ autorisé Authorized departure	Longueur aéronef MAX ACFT MAX length	Envergure aéronef MAX ACFT MAX wingspan	Consignes Instructions
D1 D4 D5 et D6	P	44,50 m (A321)	35,79 m (B737-800W)	
D2	P	47,32 m (B757-200)	43,9 m (A310)	Aéronef critique étudié pour ce poste mais circulation non homologuée sur l'aire de mouvement. <i>Critical ACFT studied for this stand but traffic not approved on movement area</i>
D3 D7	P	39,47 m (B737-800)	34,32 m (B737-800W)	
D8	P	44,50 m (A321)	35,79 m (B737-800)	
D9	P	69,87 m (B747-400)	59,63 m (B747-400)	Aéronef critique étudié pour ce poste mais circulation non homologuée sur l'aire de mouvement. <i>Critical ACFT studied for this stand but traffic not approved on movement area.</i>
D10	P / AD	44,50 m (A321)	35,79 m (B737-800W)	Un même axe de poste avec plusieurs positions aéronefs (départs repoussés ou bien autonomes). Seule la position reculée avec barre de virage permet les départs en autonome. Souffle impacte E1 lors de l'arrivée et du départ autonome. <i>Same stand axis with several ACFT positions (push-back departures or autonomous). Only the push-back position with turn bar allows autonomous departures. Blast impacting E1 during arrival and autonomous departure.</i>
E1	A	44,50 m (A321)	34,15 m (A321)	Manoeuvre de retournement nécessaire avant l'alignement sur le poste. Strictement interdit à tous les hélicoptères et avions de moins de 6 t. <i>Turning maneuver required before alignment on stand. Strictly prohibited for all helicopters and ACFT less than 6 t.</i>
E2 E3 et E4	A	17,6 m (Beech 1900)	17,67 m (Beech 1900)	Strictement interdit à tous les hélicoptères. Points d'ancrage disponibles. <i>Strictly prohibited for all helicopters. Available anchor points.</i>
E5 E6	A	10,43 m (TBM 700)	12,68 m (TBM 700)	Strictement interdit à tous les hélicoptères. Points d'ancrage disponibles. <i>Strictly prohibited for all helicopters. Available anchor points.</i>
E7 E8	A	10,8 m (Beech 90)	15,3 m (Beech 90)	Strictement interdit à tous les hélicoptères. Points d'ancrage disponibles. <i>Strictly prohibited for all helicopters. Available anchor points.</i>
F1 à F8	A	8,5 m	12 m	Strictement interdit à tous les hélicoptères. Choix du poste à convenance des équipages selon disponibilité. Points d'ancrage disponibles. <i>Strictly prohibited for all helicopters. Crews convenience for stand choice according availability. Available anchor points.</i>
FR1 FR2	A	33,40 m (B737-300)	28,88 m (B737-300)	
FR3	A	69,87 m (B747-400)	59,63 m (B747-400)	Manoeuvre de retournement nécessaire avant l'alignement sur le poste. Aéronef critique étudié pour ce poste mais circulation non homologuée sur l'aire de mouvement. <i>Turning maneuver required before alignment on stand. Critical ACFT studied for this stand but traffic not approved on movement area.</i>
FR4	A	28,6 m (BAe-146 RJ85)	26,3 m (BAe-146 RJ85)	Manoeuvre de retournement nécessaire avant l'alignement sur le poste. <i>Turning maneuver required before alignment on stand.</i>
FR5	AG	33,63 m (B737-700W)	35,79 m (B737-700W)	Départ autonome gauche autorisé en l'absence d'aéronef sur FR1 FR2 FR3. <i>Left autonomous departure allowed when absence of ACFT on FR1 FR2 FR3.</i>
G1 G2 et G3	.	20,6 m (SUPER PUMA)	Rotor : 16,2 m (SUPER PUMA)	Accès au parking depuis cheminement hélico au droit du poste G2 traversée de LIMA sous contrôle TWR. Pas d'éclairage. Arrivées, départs et opérations escales interdits de nuit. Mouvements interdits en simultané sur GOLF. <i>Parking access from HEL routing right stand G2. LIMA traverse under TWR control. No lights. Arrivals, departures and turn round prohibited by night. Simultaneous ACFT movements prohibited on GOLF.</i>

Légende (départs de poste) :

A : départ autonome possible / *possible autonomous departure*

P : repoussage obligatoire / *mandatory push-back*

AD : départ autonome droite / *possible right autonomous departure*

AG : départ autonome gauche / *possible left autonomous departure*

AD 2 LFMT.21

Procédures antibruit Noise abatement procedures

21.1 GENERALITES

L'espace maritime est privilégié pour les manœuvres pour des raisons environnementales. Les approches se feront préférentiellement en piste 30R, jusqu'à une composante de vent arrière de 8 nœuds, de jour comme de nuit. Les départs se feront préférentiellement en piste 12L, la nuit entre 2100 et 0700 (ETE - 1 HR), jusqu'à une composante de vent arrière de 5 nœuds et si la visibilité est supérieure à 1900m.

21.2 PROCEDURES D'ARRIVEE

En TMA, la vitesse est strictement limitée à 250 kt.

Les approches à vue pour la piste 30R doivent tenir compte des recommandations suivantes, sauf indication contraire du contrôle :

- Main gauche (provenance GIGNA ou BALRU) : les aéronefs maintiennent 4000 pieds jusqu'au trait de côte.
- Main droite (provenance SIMAR) : les aéronefs maintiennent 4000 pieds jusqu'à 4 NM FJR. Le survol de La Grande Motte ne doit pas être effectué en dessous de 2000 ft. De nuit (2100 - 0700), (ETE - 1 HR), les aéronefs maintiendront 4000 pieds jusqu'au trait de côte.

Les approches en piste 12L doivent s'effectuer selon un angle égal ou supérieur à l'angle de trajectoire de descente (6,4%) défini par l'indicateur de trajectoire d'approche (PAPI).

21.3 PROCEDURES DE DEPART

Après un décollage en piste 30R, les avions à réaction doivent maintenir le régime de décollage jusqu'à la hauteur de 1500 ft, puis adopter la poussée de montée V2+10 jusqu'à 3000 ft.

21.4 VOLS D'ENTRAINEMENT

L'accord préalable du service de la navigation aérienne et dans certains cas de l'exploitant d'AD est indispensable pour tout entraînement d'aéronef non basé. Les demandes sont à envoyer au moins 48h à l'avance (jours ouvrés) à l'adresse suivante, en mentionnant le type d'appareil, son immatriculation, la date, la durée et la nature de l'entraînement souhaité. Merci de préciser tout besoin de parking, assistance ou ravitaillement.

montpellier-subdivision-ctl@aviation-civile.gouv.fr

Un livret « entraînement avions » est disponible sur le site internet de l'exploitant.

Les vols d'entraînements autour de l'aérodrome (tours de piste, simulations de panne ou de remise des gaz, posé-décollés...) sont :

- interdits aux aéronefs des groupes acoustiques 1, 2 et 3 ;
- autorisés aux aéronefs des groupes acoustiques 4 et 5, du 1er octobre au 15 juin inclus, du LUN au SAM sauf jours fériés, de 0700 à 2000 (ETE - 1 HR),
- autorisés toute l'année aux aéronefs à moteurs à pistons de 0700 à 2000 (ETE - 1 HR).

Des restrictions de créneaux s'appliquent en piste secondaire 12R/30L, du 21 juin au 21 septembre, les weekends et jours fériés, pour les vols d'entraînements :

- éviter les tours de piste entre 12h00 et 15h00 locale,
- éviter les tours de pistes entre 15h00 et 17h00 locale, excepté appareils à faible nuisance (Catégorie CALIPSO A/A+).

En piste 12L/30R les circuits se font au Nord-Est de la piste. En tour de piste RWY12L, les aéronefs devront maintenir une altitude minimale de 1000 ft dans la branche vent arrière. En piste principale, sens 30R, au décollage pour un tour de piste, le virage initial se fera impérativement à 1,4 NM FJR pour rejoindre le segment vent arrière main droite. Le virage doit être contenu par l'autoroute A9 au Nord, sauf indication contraire du contrôle.

En piste 12R/30L les circuits se font au Sud-Ouest de la piste et à une altitude minimale de 1000 ft. En piste secondaire les tours de piste sont interdits aux aéronefs non basés quand la configuration 12R est en service.

Des mesures spécifiques différentes peuvent s'appliquer aux aéronefs basés.

21.1 GENERAL INFORMATION

Over sea operations are preferred due to environmental reasons. Approaches shall be performed on RWY 30R, until a tailwind component of 8 kts, at both day and night times. Departures shall be performed on RWY 12L, at night from 2100 to 0700 (SUM - 1 HR), until a tailwind component of 5 kts and if visibility is higher than 1900m.

21.2 ARRIVAL PROCEDURES

In TMA, speed is strictly limited to 250 kt.

Visual approaches for RWY 30R should be performed according to following instructions, unless otherwise instructed by ATC :

- Left hand (bound from GIGNA or BALRU) : aircraft shall maintain 4000 ft until sea shoreline.
- Right hand (bound from SIMAR) : aircraft shall maintain 4000 ft until 4 NM FJR. Overflying city of La Grande Motte is prohibited below 2000 ft. By night (2100 - 0700), (SUM - 1HR), aircraft shall maintain 4000 ft until sea shoreline.

Approaches on RWY 12L are to be carried out at an angle equal or greater than the angle used for descent (6.4%) defined by PAPI.

21.3 DEPARTURE PROCEDURES

After taking off from RWY 30R, jets are to maintain TKOF power setting until 1500 ft AGL then adopt the climbing power thrust at a speed of V2+10 until 3000 ft.

21.4 TRAINING FLIGHTS

Prior approval must be granted by the aerodrome operator and the air navigation service for training of any aircraft which is not based at Montpellier Méditerranée Airport. Demand shall be sent at least 48h before (business days) to the following email and must include aircraft type, registration, date, duration and nature of the training. Please specify any parking stand, handling or refueling request.
montpellier-subdivision-ctl@aviation-civile.gouv.fr

A training guide document is available on the airport's website.

Training flights around the airfield (circuits, IFR APP, engine failure and go around simulations...) are :

- prohibited for aircraft of acoustic groups 1, 2 and 3 ;
- allowed for aircraft of acoustic groups 4 and 5 from 1st October to 15 June included, from MON to SAT except public HOL from 0700 to 2000 (SUM - 1 HR),
- allowed all year long for piston engine ACFT from 0700 to 2000 (SUM - 1 HR).

Additional slot restrictions apply on secondary RWY 12R/30L, from June 21st to September 21st, on Saturdays, Sundays and holidays for training flights :

- avoid traffic patterns between 12h00 and 15h00 local time,
- avoid traffic patterns between 15h00 and 17h00 local time except for low noise emissions ACFT (CALIPSO Cat A/A+).

On Runway 12L/30R circuit patterns are to the North-East of the runway. In traffic pattern RWY12L, aircraft must maintain a minimum altitude of 1000 ft in downwind leg. After departing main RWY 30R for a circuit, initial right turn shall be performed at 1.4 NM FJR, to join right hand downwind leg. The turn shall be limited by highway A9 in the North, except otherwise instructed.

On runway 12R/30L circuit patterns are to the South-West of the runway and at a minimum altitude of 1000 ft. Circuit patterns on secondary runway are forbidden to any ACFT which is not Montpellier- based when RWY 12R is in use.

Special measures may apply to based aircraft.

AD 2 LFMT.22

Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 PROCEDURES

22.1.1 ITINÉRAIRES IFR : AD MONTPELLIER

22.1.1.1 Arrivées

Les trajectoires d'arrivée figurent sur les cartes ci-après.

22.1.1.2 Transits

Les vols IFR devant transiter dans la TMA suivront les itinéraires publiés (cf carte régionale). Ces vols seront sous contrôle de l'organisme chargé du contrôle tel que précisé au paragraphe 1.

22.1.1.3 Départs RNAV 1

L'équipement requis pour l'utilisation des procédures de départ RNAV est un équipement RNAV utilisant un capteur GNSS et/ou 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 "Automatique runway update") ou manuelle.

Les départs RNAV sont préférentiels et seront déclarés en service par les services du 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.

22.1.1.4 Procédures moindre bruit

Voir carte ci-après.

22.1.1.5 Départ à vue piste 30L/12R

Pour améliorer la gestion des départs, un départ à vue de la piste 30L/12R peut être autorisé dans les conditions suivantes :

- en cas de panne du VOR FJR,
- visibilité supérieure ou égale à 5 km et plafond supérieur à 2000 ft AMSL,
- en direction de l'Ouest,
- le pilote :

- 1) doit virer au plus tôt vers l'Ouest,
- 2) est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à l'altitude de 2000 ft AMSL minimum, et doit ensuite se conformer aux instructions du service de contrôle.

22.1.2 TRANSFERT DE COMMUNICATION

22.1.2.1 Les aéronefs en IFR traversant la TMA seront transférés en communication à MONTPELLIER APP.

22.1.2.2 Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef, au plus tard une minute après l'instruction de changement de fréquence.

22.2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

22.2.1 Les aéronefs équipés de transpondeur devront afficher le code 7600.

22.2.2 Arrivée

Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale, l'heure d'approche prévue (HAP) étant l'heure de passage à ESPIG.

Panne suivie d'une API :

RWY 12L : Pour une seconde tentative, appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC, puis monter 4000 ft dans l'attente ESPIG. A 4000 ft, passant ESPIG, rejoindre le IAF MT502 (de la RNP RWY12L) et exécuter la procédure.

RWY 30R : Pour une seconde tentative, appliquer la procédure décrite sur le volet IAC.

RWY 12L et 30R : Si la seconde tentative est suivie d'une nouvelle API, décaler la TMA en suivant le RDL 241° FJR (RM 241°) jusqu'à 12 NM FJR, ensuite suivre la RM 178° pour chercher les conditions VMC.

22.2.3 Départ

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ et monter au dernier FL assigné ou, si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité. Ensuite appliquer les éléments du PLN en vigueur.

Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

22.2.4 Pour PERPIGNAN, BEZIERS et NIMES, suivre les consignes précisées dans l'AD 2.

22.1 PROCEDURES

22.1.1 IFR ROUTES : MONTPELLIER AD

22.1.1.1 Arrivals

Inbound routes are described in the following charts.

22.1.1.2 Transits

Transiting IFR flights within TMA shall follow published routes (see regional chart). These flights should be carried out under the control of the service responsible as described in paragraph 1.

22.1.1.3 RNAV 1 departures

The required equipment for the use of RNAV procedures is a RNAV equipment using a GNSS sensor and/or a DME/DME sensor.

However, RNAV equipment without GNSS sensor shall, in addition to DME/DME sensor, have a possibility of inertial navigation to use the SIDs RNAV procedures.

In such a case, the crew members must check before lining up on runway, that the precision of the position given by the navigation system is greater than 0.17 NM compared to a known position (ex : threshold). This can be realized with a function of resetting of the navigation system (ex : FMS) which can be automatic (function "Automatic runway update") or manual.

RNAV departures are preferred and are declared services by ATC services. Without the required "RNAV" capacity, the pilot must announce "No RNAV" when requesting startup, in order to follow a conventional departure.

22.1.1.4 Noise abatement procedure

See the following chart.

22.1.1.5 Visual departure RWY 30L/12R

To improve departure management, a RWY 30L/12R visual departure may be authorized under the following conditions :

- in case of a VOR FJR failure,
- visibility greater than or equal to 5 km and ceiling above 2000 ft AMSL,
- towards the West,
- the pilot :

- 1) must turn as soon as possible to the West,
- 2) is responsible for crossing obstacles up to 2000 ft AMSL minimum, and must then comply with ATC instructions.

22.1.2 TRANSFER OF COMMUNICATION

22.1.2.1 ACFT in IFR, crossing the TMA should be transferred to MONTPELLIER APP.

22.1.2.2 Frequency changes take place when instructed by the authority responsible for air traffic control, one minute at the latest after the instructions to change frequency.

22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

22.2.1 ACFT equipped with transponder have to squawk 7600.

22.2.2 Arrival

Comply with the procedure as described in the national regulation, expected approach time (EAT) is time when crossing ESPIG.

Radiocommunication failure followed by a missed approach :

RWY 12L : For a second attempt, comply with the missed approach procedure described on IAC chart, then climb up to 4000 ft to join holding ESPIG. At 4000 ft, crossing ESPIG, join IAF MT502 (from RNP RWY12L) and execute the procedure.

RWY 30R : For a second attempt, comply with the missed approach procedure described on IAC chart.

RWY 12L and 30R : If the second attempt is followed by an other missed approach, clear the TMA following RDL 241° FJR (MAG 241°) until 12 NM FJR, then proceed MAG 178° looking for VMC.

22.2.3 Departure

On VMC : turn back to land on the aerodrome.

On IMC : proceed with flight until reaching the TMA limits complying with the departure path and climb to the last assigned FL or, if not compatible with obstacle clearance, to the first safety FL. Then follow the current flight plan.

If the failure happens during a radar vectored departure, reach the assigned SID as soon as possible.

22.2.4 For PERPIGNAN, BEZIERS and NIMES, comply with instructions described in AD 2.

22.3 CONSIGNES PARTICULIERES ET RESTRICTIONS

Piste 12L/30R interdite aux aéronefs dont l'envergure est supérieure à 36 m ou dont la largeur hors tout du train principal est supérieure à 9 m. Accueil d'aéronefs supérieurs à ces limites selon préavis de 3 mois et évaluation d'impact sur la sécurité réalisée par l'exploitant.

AD interdit aux ULM (sauf basés) et aux planeurs sauf cas d'urgence.

Utilisation de la piste 30L/12R autorisée aux aéronefs tels que BE 200, SW2, PA42, PC6. Cette piste est interdite aux aéronefs dont l'une au moins des 5 conditions suivantes est remplie :

- Masse supérieure à 5,7 t,
- Turbo réacteur,
- Envergure supérieure à 24 mètres,
- Largeur hors tout du train supérieure à 6 mètres,
- Distance de référence au décollage supérieure à 800 mètres.

Pour ne pas interférer avec le trafic de la piste principale, après le décollage virer à droite en piste 12R et à gauche en piste 30L.

La vent arrière main droite piste 30R suit une RM 123°.

L'attention des usagers est attirée sur les effets visuels trompeurs du trait de côte NON perpendiculaire aux axes de piste.

Entraînements approches IFR sur les terrains de LFMT, LFMU, LFTW et LFMP : déposer un plan de vol IFR pour chacune des procédures aux instruments programmées.

RWY 12L : décollage interdit depuis le TWY W1.

RWY 12R : décollage interdit depuis le TWY Q.

22.4 PROCEDURES DE VOL FAIBLES VISIBILITES**22.4.1 Piste et équipements associés dont l'emploi est autorisé dans le cadre des procédures LVP****22.4.1.1 PISTE**

Piste 12L/30R utilisation autorisée en conditions LVP.

La piste 30R homologuée pour les approches de précision CAT I, est équipée d'un ILS et d'une rampe d'approche.

22.4.1.2 TAXIWAYS

Utilisation des voies S1, S2, S3, S4, et S5 ainsi que R1, R2, L1 et L2 (entre GS et SL) interdites en conditions LVP.

Aide visuelle au demi-tour sur piste seuil 30 R (marquage de couleur jaune) : utilisation interdite en conditions LVP.

Circulations autorisées sur les taxiways en conditions LVP : seuls les seuils des taxiways T1 et T6 sont utilisés pour l'alignement sur la piste 12L/30R.

Pour les départs des parkings A, B, C, D et poste E1 :

RWY 12L : W2, T6.

RWY 30R : M, T4, T3, T2, T1.

Pour les départs des parkings E (sauf poste E1) et F :

RWY 12L : L3, T4, T5, T6.

RWY 30R : L3, T3, T2, T1.

Pour les départs du parking G :

RWY 12L : L2 (sauf entre GS et SL), L3, T4, T5, T6.

RWY 30R : L2 (sauf entre GS et SL), L3, T3, T2, T1.

Par conditions LVP, le roulage sera limité au déplacement d'un seul mouvement à la fois sur la plate-forme. Un avion ne sera autorisé à débiter son roulage que lorsque le précédent aura annoncé son arrivée au parking ou son décollage.

Les pilotes sont informés par l'ATIS quand les cheminements LVP sont en vigueur : "Procédures faible visibilité en cours" .

22.4.2 Conditions météorologiques pour lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées et terminées

A l'arrivée ou au départ, la phase de LVP commence quand la RVR (ou à défaut la VIS) est inférieure à 800 m.

A l'arrivée ou au départ, la phase de LVP se termine quand la RVR (ou à défaut la VIS) est revenue à un niveau stabilisé supérieur à 800 m.

En-dessous de 400 m de RVR (ou à défaut la VIS), les décollages sont interdits.

En-dessous de 750 m de RVR (ou à défaut la VIS), les atterrissages sont interdits.

22.4.3 Balisage

Voir AD 2 LFMT.9, 14 et 15.

22.3 SPECIAL INSTRUCTIONS AND RESTRICTIONS

RWY 12L/30R prohibited for ACFT whose wingspan is greater than 36 m or main landing gear overall width greater than 9 m. For ACFT greater than those limits PN 3 months is required and safety impact assessment performed by the operator.

AD prohibited for ULM (except based) and for gliders except for emergency.

Use of RWY 30L/12R cleared to ACFT such as BE 200, SW2, PA 42, PC6. This RWY is prohibited for ACFT complying with at least one of the 5 following conditions :

- *Weight over 5,7 t,*
- *Turbojets,*
- *Wingspan over 24 m,*
- *Main gear overall width over 6 m,*
- *Reference TKOF distance over 800 m.*

In order not to interfere with traffic of the main runway, after TKOF RWY 12R turn right and after TKOF RWY 30L turn left.

Right-hand downwind RWY 30R follows MAG 123°.

Users' attention is drawn to the misleading visual effects of the part of coastline which is NOT perpendicular to RWYs axis.

IFR training approaches on LFMT, LFMU, LFTW and LFMP : file an IFR flight plan for each procedure planned.

RWY 12L : take-off prohibited from TWY W1.

RWY 12R : take-off prohibited from TWY Q.

22.4 LVP LOW VISIBILITY FLIGHT PROCEDURES**22.4.1 RWY and associated equipment whose use is authorized in the context of low visibility procedures****22.4.1.1 RUNWAY**

RWY 12L/30R use is authorized in LVP conditions.

RWY 30R is certified for CAT I precision approach and it is equipped with an ILS and an approach ramp.

22.4.1.2 TAXIWAYS

Use of TWYs S1, S2, S3, S4, and S5 as well as R1, R2, L1 and L2 (between GS and SL) prohibited in LVP conditions.

Visual aid for half-turn on threshold RWY 30 R (yellow marking) : forbidden to use in LVP conditions.

Taxiing authorized on dedicated TWYs in LVP conditions : only thresholds of TWY T1 and T6 are used for lining up on RWY 12L/30R.

For departures from aprons A, B, C, D and stand E1 :

RWY 12L : W2, T6.

RWY 30R : M, T4, T3, T2, T1.

For departures from aprons E (except stand E1) and F :

RWY 12L : L3, T4, T5, T6.

RWY 30R : L3, T3, T2, T1.

For departures from apron G :

RWY 12L : L2 (except between GS et SL), L3, T4, T5, T6.

RWY 30R : L2 (except between GS et SL), L3, T3, T2, T1.

In LVP conditions, taxiing will be limited to one movement at a time on the platform. ACFT will not be authorised to start taxiing until the previous ACFT has announced its arrival at the parking or its takeoff.

The pilots are informed by the ATIS when the LVP ground tracks are effective : "Low visibility operations in force".

22.4.2 Precise weather conditions under which low visibility procedures shall be started, performed and terminated

On arrival or departure, the LVP phase starts when RVR (or, failing that, VIS) is less than 800 m.

On arrival or departure the LVP phase ends, when the RVR (or, failing that, VIS) is stabilised to a level greater than 800 m.

When RVR (or, failing that, VIS) is less than 400 m, take-offs are prohibited.

When RVR (or, failing that, VIS) is less than 750 m, landings are prohibited.

22.4.3 Lighting

See AD 2 LFMT.9, 14 and 15.

AD 2 LFMT.23

Renseignements supplémentaires Additional information

- 23.1 AERODROMES

23.1.1 PERPIGNAN RIVESALTES

L'aérodrome de PERPIGNAN-RIVESALTES est situé sous la TMA MONTPELLIER partie 15.

Les itinéraires IFR de départ et d'arrivée figurent sur les cartes SID et STAR AD 2 LFMP.

Les services de contrôle sont assurés dans les espaces concernés par MONTPELLIER APP et par PERPIGNAN TWR.

23.1.2 BEZIERS VIAS

L'aérodrome de BEZIERS-VIAS est situé sous la TMA 7 MONTPELLIER.

Les itinéraires IFR d'arrivée et de départ figurent sur les cartes SID et STAR AD 2 LFMU.

Les services de contrôle de la circulation aérienne sont assurés dans les espaces concernés par MONTPELLIER APP et par BEZIERS TWR.

23.1.3 NIMES GARONS

L'aérodrome de NÎMES GARONS est situé sous la TMA MONTPELLIER partie 10 et sous la CTA RHONE partie 3.

Les itinéraires IFR de départ et d'arrivée figurent sur les cartes SID et STAR AD2 LFTW.

Hors horaires d'activation des CTA RHONE parties 2, 3 et 4, MONTPELLIER APP assure les services de la circulation aérienne dans les TMA MONTPELLIER parties 10, 11, 12 et 13.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

- Site susceptible d'être envahi en quelques minutes par la brume de mer.

- AD situé sur une ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux). Forte concentration d'oiseaux : passages importants d'oiseaux de toutes espèces et de chauve-souris, sur l'AD et ses alentours, de jour ou bien de nuit.

23.3 EQUIPEMENTS DE SURVEILLANCE DU TRAFIC

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

- Zone de traitement : limites latérales des TMA de MONTPELLIER du sol au FL115. A proximité immédiate de l'aéroport de MONTPELLIER, seules les approches finales 30R et 12L, effectuées sur les trajectoires nominales sont surveillées jusqu'à la piste.

Les approches finales de PERPIGNAN, BEZIERS et NÎMES ne sont pas surveillées.

- AD équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

23.4 PERIL ANIMALIER

Continu pendant la journée aéronautique.

23.5 AERONEFS NON EQUIPES 8.33 KHz

Au départ, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ MONTPELLIER Tour.

A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ MONTPELLIER INFORMATION correspondant à la partie de SIV MONTPELLIER empruntée (REF AD 2 SIV 01, ENR 2.2.7, AD 2 LFMT.18).
- 23.1 AERODROME

23.1.1 PERPIGNAN RIVESALTES

PERPIGNAN-RIVESALTES aerodrome is located under MONTPELLIER TMA part 15.

Departure and arrival IFR routes appear on SID and STAR AD 2 LFMP charts.

Air traffic control services are provided within related airspaces by MONTPELLIER APP and PERPIGNAN TWR.

23.1.2 BEZIERS VIAS

The aerodrome of BEZIERS VIAS is located under MONTPELLIER TMA part 7.

Departure and arrival IFR routes appear on SID and STAR AD 2 LFMU charts.

ATC services are secured within airspaces under MONTPELLIER APP and BEZIERS TWR responsibility.

23.1.3 NIMES GARONS

The aerodrome of NIMES GARONS is located under MONTPELLIER TMA part 10 and under RHONE CTA part 3.

Departure and arrival IFR routes appear on SID and STAR AD2 LFTW charts.

Outside activation hours of RHONE CTA parts 2, 3 and 4, MONTPELLIER APP provides ATC services within MONTPELLIER TMA parts 10, 11, 12 and 13.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

- AD likely to be covered by sea haze in a few minutes.

- AD located in a IBA (Important Bird Area). A lot of birds on AD and vicinity : danger of bats and flocks of birds (day and night).

23.3 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT

- MSAW ground warning system (see AD 1.0) - Processing area : the MSAW monitoring is effective in MONTPELLIER TMA from SFC to FL115. In the close vicinity of MONTPELLIER airport, only the RWY 30R/12L final approaches are monitored until reaching the RWY.

The final approaches for PERPIGNAN, BEZIERS and NÎMES are not monitored.

- AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0).

23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Continuous during the aeronautical day.

23.5 AIRCRAFT NOT EQUIPPED WITH 8.33 KHz

On departure, aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on MONTPELLIER Tower FREQ.

On arrival, unless otherwise instructed by ATS, aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact MONTPELLIER INFORMATION on the frequency corresponding to the part of SIV MONTPELLIER used (REF AD 2 SIV 01, ENR 2.2.7, AD 2 LFMT.18).

AD 2 LFMT.24

Cartes relatives à l'aérodrome Charts related to the aerodrome

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.

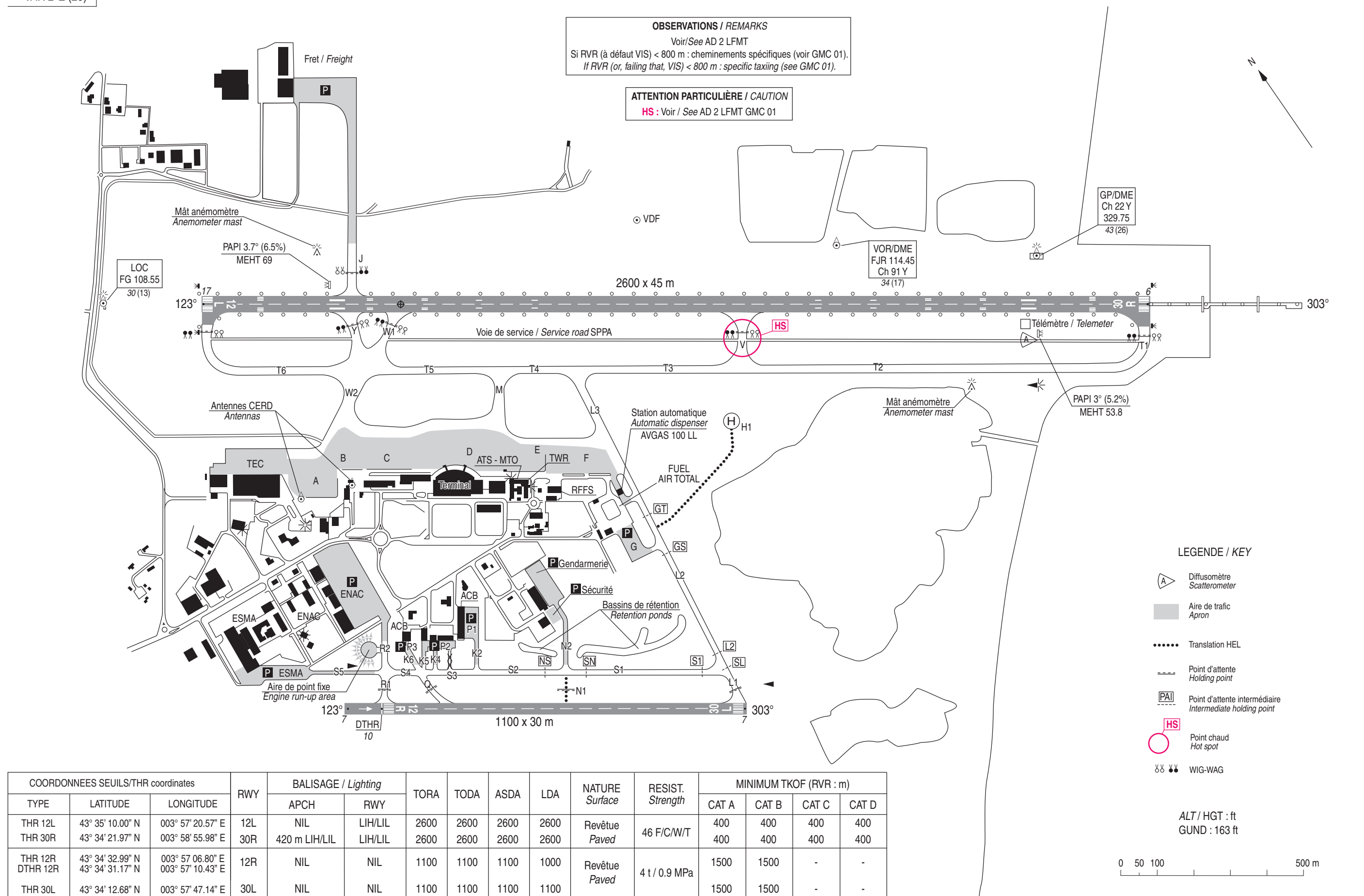
AD 2 LFMT.25

Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) Visual segment surface (VSS) penetration

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE PROCEDURE IDENTIFICATION	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS LINE OF OPERATIONAL MINIMA
Sans objet / Not applicable.	Sans objet / Not applicable.

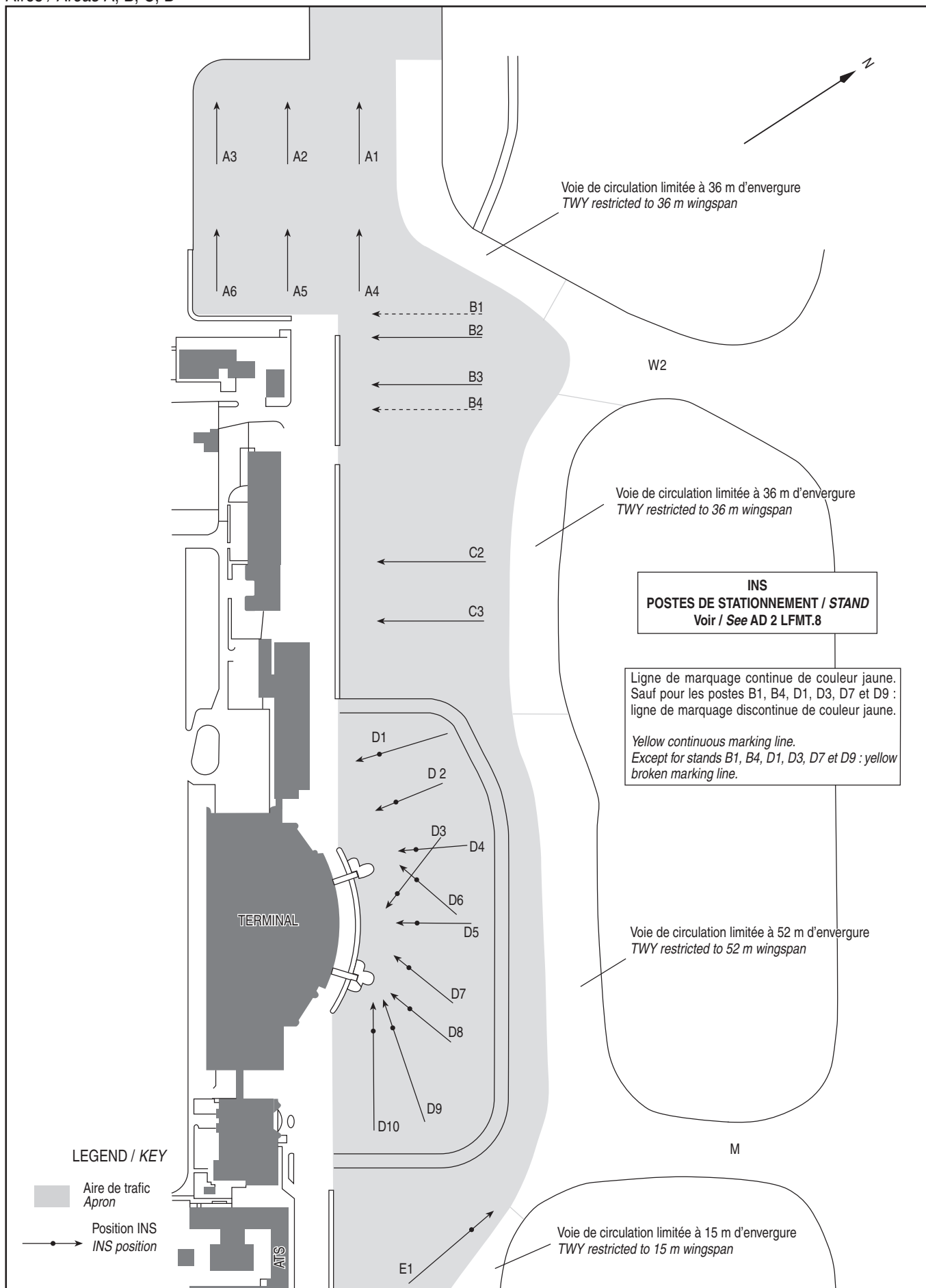


AIRE DE STATIONNEMENT

Parking areas

Aires / Areas A, B, C, D

MONTPELLIER MEDITERRANEE

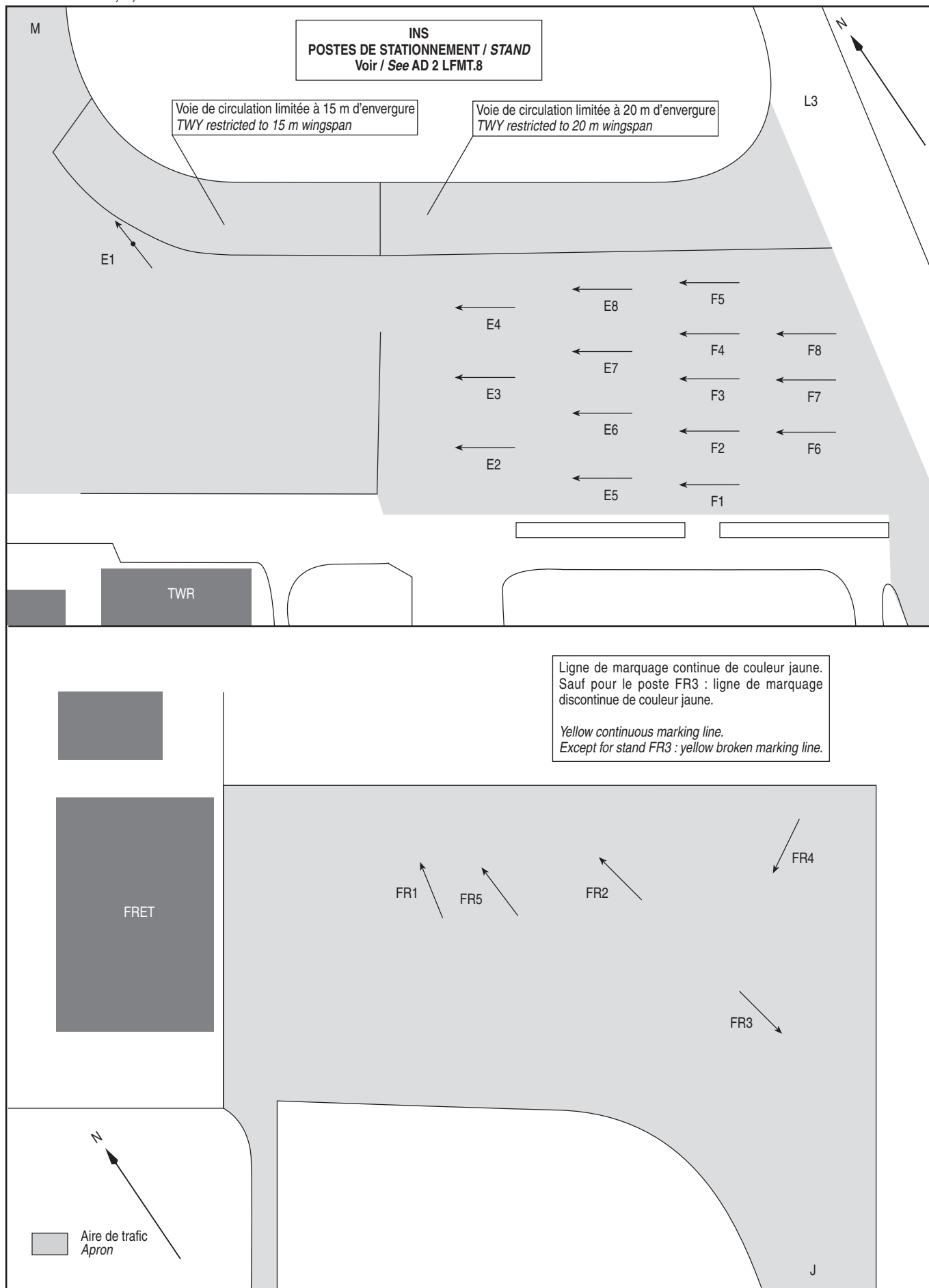


AIRE DE STATIONNEMENT

Parking areas

Aires / Areas E, F, FRET

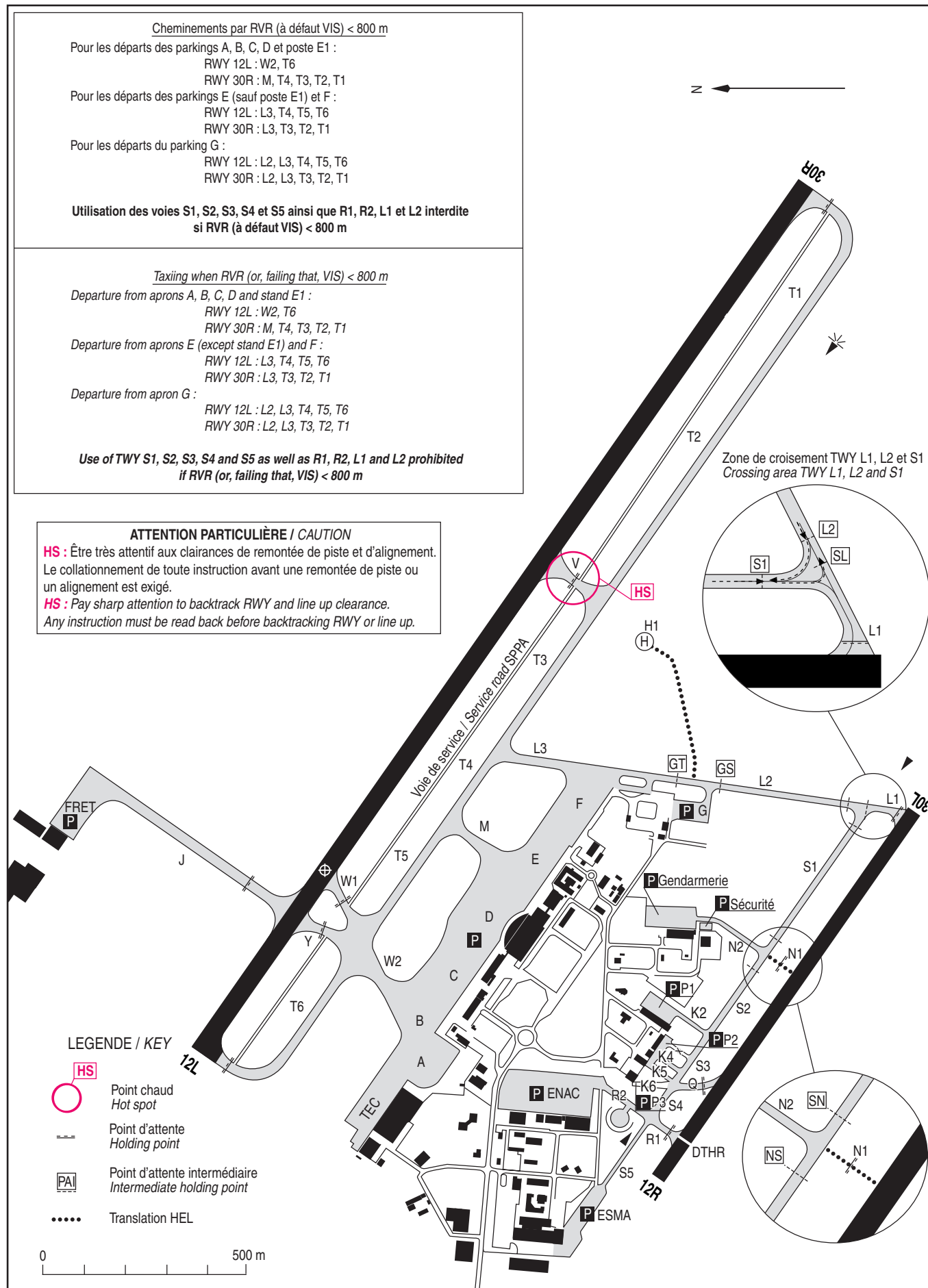
MONTPELLIER MEDITERRANEE



MOUVEMENTS A LA SURFACE

Ground movements

MONTPELLIER MEDITERRANEE

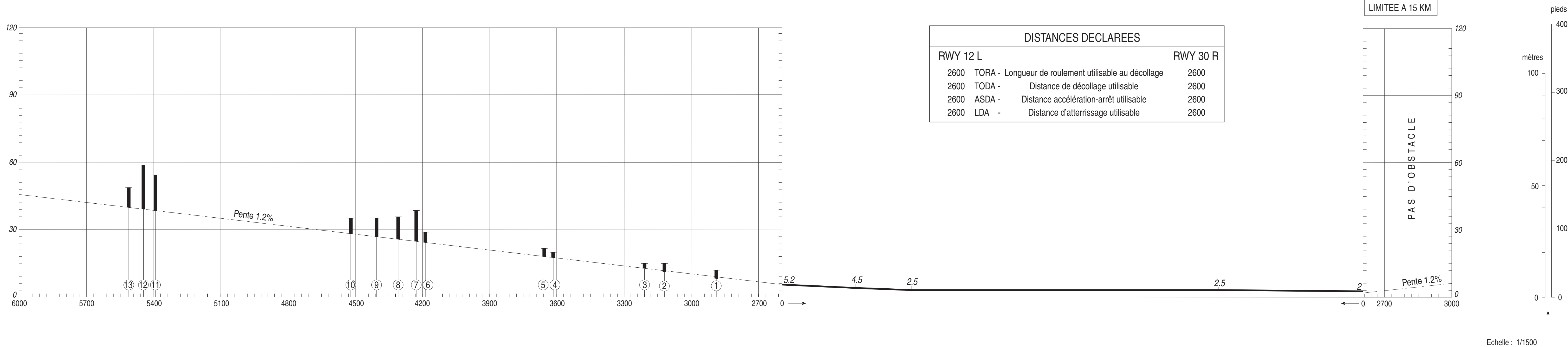


MONTPELLIER MEDITERRANEE

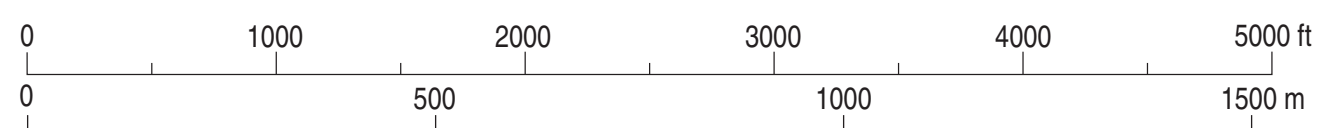
RWY 12L/30R

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

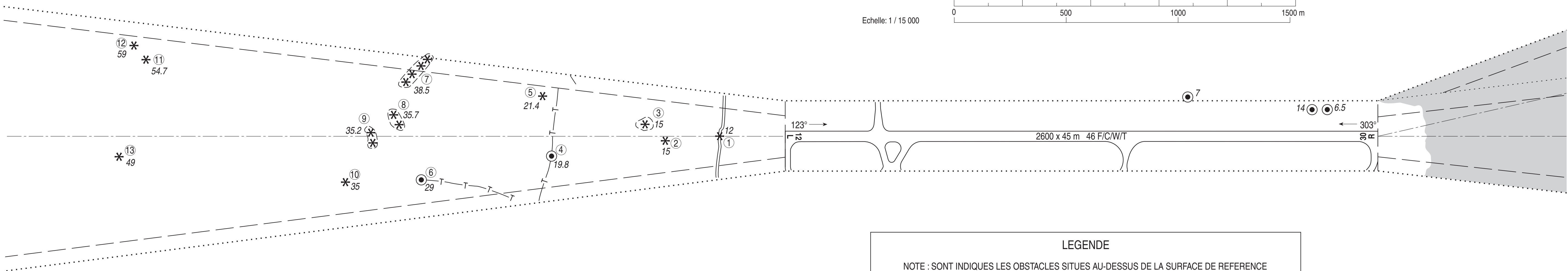
PAPI 30 R
SURFACE
OBSTACLE
LIMITEE A 15 KM



Echelle: 1 / 15 000



Echelle : 1/1500



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

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | NUMERO D'IDENTIFICATION |  | OBSTACLE A L'INTERIEUR
DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL) |
|  | ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE |  | OBSTACLE A L'EXTERIEUR
DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL) |
|  | MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ... |  | |
|  | BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE |  | |
|  | OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR
DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL) |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | |  | |
| | | | |

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

AMDT 03/21 **CHG** : VAR, QFU, PCN.

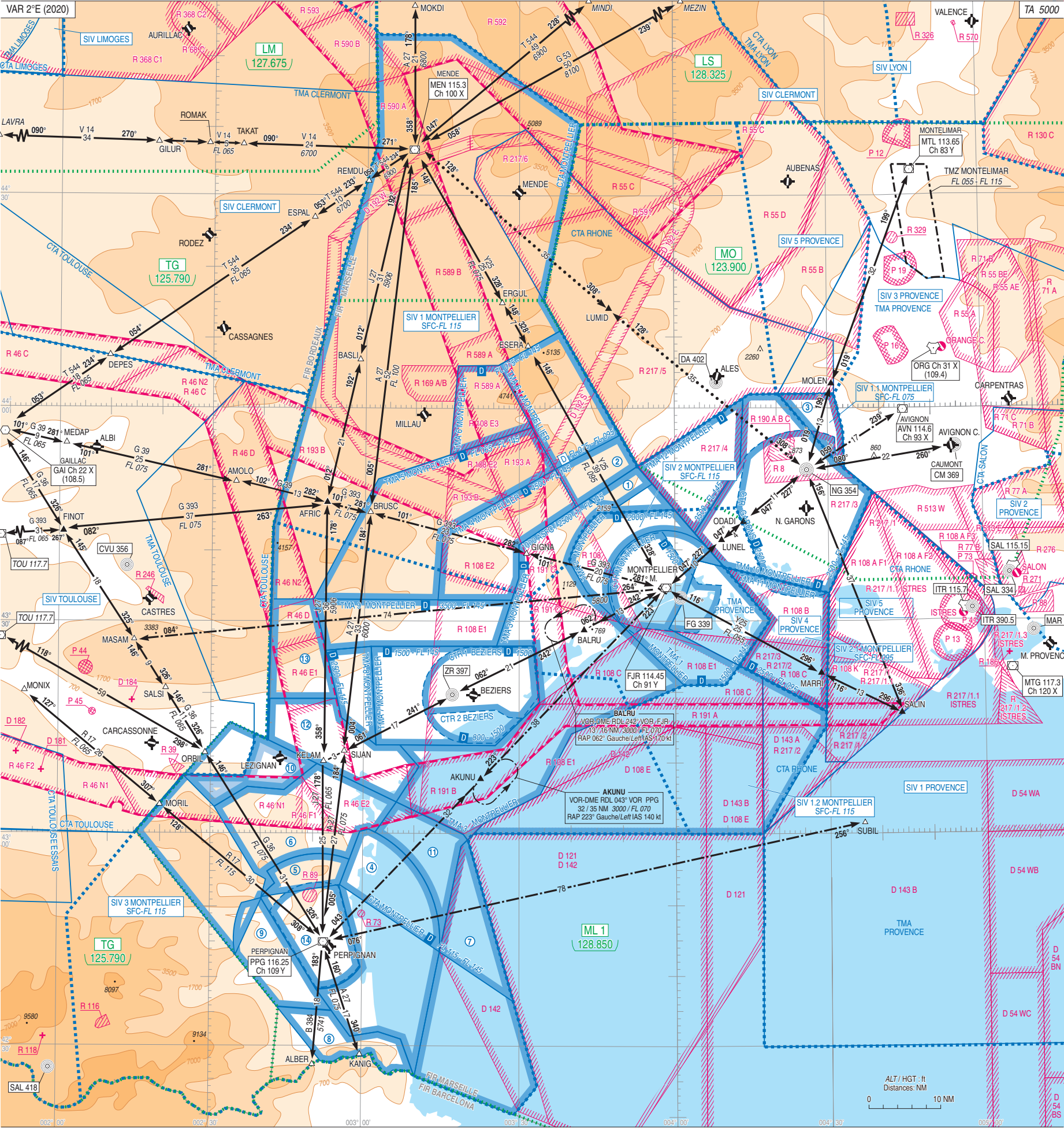
© SIA

MONTPELLIER MEDITERRANEE
Carte régionale / Area chart

FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01
ACC MARSEILLE Contrôle / Control

Sur instruction
On instruction

Utilisable uniquement si CTA RHONE 3, 4, 5 et 6 actives.
Only available if CTA RHONE 3, 4, 5 and 6 activated.



(1) Le plus élevé des deux
(1) Whichever is higher

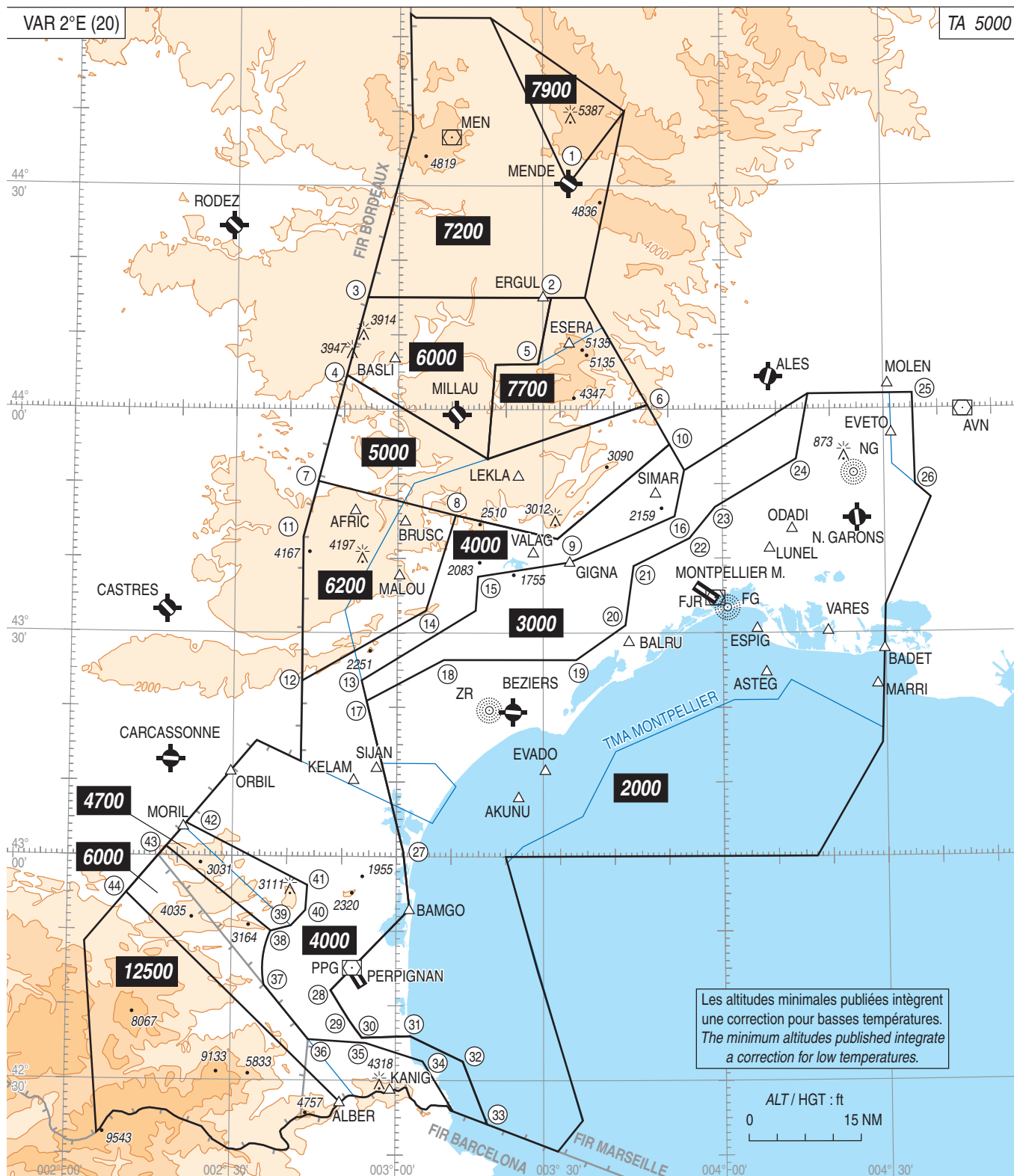
① TMA 3.1 MONTPELLIER	① 1000 ASFC/2500 (1) - 4500
② TMA 4.1 MONTPELLIER	② 4500 - FL 075
③ TMA 13 MONTPELLIER	③ 2500 - FL 075
④ TMA 14 MONTPELLIER	④ 1000 ASFC/1500 (1) - FL 115
⑤ TMA 15 MONTPELLIER	⑤ 1000 ASFC/2000 (1) - FL 115
⑥ TMA 16 MONTPELLIER	⑥ 4000 - FL 115
⑦ TMA 17 MONTPELLIER	⑦ FL 055 - FL 115
⑧ TMA 18 MONTPELLIER	⑧ 1000 ASFC/5000 (1) - FL 115
⑨ TMA 19 MONTPELLIER	⑨ 1000 ASFC/3500 (1) - FL 115
⑩ TMA 20 MONTPELLIER	⑩ 4000 - FL 065 ⑩ FL 065 - FL 115
⑪ TMA 21 MONTPELLIER	⑪ 3500 - FL 115
⑫ TMA 22 MONTPELLIER	⑫ FL 065 - FL 115
⑬ TMA 23 MONTPELLIER	⑬ FL 085 - FL 115
⑭ CTR PERPIGNAN	⑭ SFC - 1000 ASFC/2000 (1)

MONTPELLIER MEDITERRANEE
Altitudes Minimales de Sécurité Radar
Minimum Radar Safety Altitudes

FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01

VAR 2°E (20)

TA 5000



① 44 30 15 N - 003 31 39 E	⑨ 43 42 38 N - 003 29 30 E	⑰ 43 20 52 N - 002 54 24 E	⑳ 44 02 00 N - 004 35 23 E	㉓ 42 24 09 N - 003 16 40 E	㉕ 42 56 09 N - 002 43 46 E
② 44 15 01 N - 003 28 21 E	⑩ 43 55 17 N - 003 50 17 E	⑱ 43 26 23 N - 003 08 34 E	㉑ 43 49 50 N - 004 35 44 E	㉔ 42 32 34 N - 003 04 57 E	㉖ 43 04 28 N - 002 21 37 E
③ 44 15 00 N - 002 54 16 E	⑪ 43 42 53 N - 002 42 34 E	⑲ 43 26 23 N - 003 32 56 E	㉒ 43 00 37 N - 003 01 16 E	㉕ 42 35 00 N - 002 54 35 E	㉗ 43 01 15 N - 002 17 56 E
④ 44 04 34 N - 002 50 24 E	⑫ 43 23 33 N - 002 42 33 E	⑳ 43 31 02 N - 003 42 01 E	㉓ 42 42 03 N - 002 48 10 E	㉖ 42 35 28 N - 002 44 08 E	㉘ 42 54 58 N - 002 10 45 E
⑤ 44 06 06 N - 003 25 54 E	⑬ 43 23 37 N - 002 53 28 E	㉑ 43 38 59 N - 003 43 33 E	㉔ 42 38 02 N - 002 51 33 E	㉗ 42 42 44 N - 002 36 00 E	
⑥ 44 00 36 N - 003 46 10 E	⑭ 43 33 00 N - 003 05 15 E	㉒ 43 42 41 N - 003 53 53 E	㉕ 42 35 42 N - 002 53 54 E	㉘ 42 49 59 N - 002 37 11 E	
⑦ 43 50 20 N - 002 45 15 E	⑮ 43 37 34 N - 003 14 53 E	㉓ 43 46 52 N - 003 58 39 E	㉖ 42 35 56 N - 003 02 39 E	㉙ 42 50 42 N - 002 40 50 E	
⑧ 43 45 47 N - 003 10 42 E	⑯ 43 45 38 N - 003 51 10 E	㉔ 43 53 17 N - 004 13 43 E	㉗ 42 32 33 N - 003 12 14 E	㉚ 42 52 48 N - 002 43 28 E	

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
FG	REF AD 2 LFMT.19		X		X
FJR	REF ENR 4.1		X	X	X
MEN	REF ENR 4.1	X	X	X	
MTL	REF ENR 4.1	X		X	
NG	REF AD 2 LFTW.19	X	X	X	
PPG	REF ENR 4.1	X	X	X	
ZR	REF AD 2 LFMU.19 NDB ZR	X	X	X	

←

ADEVA	REF ENR 4.4		X	X	
AKUNU	REF ENR 4.4		X	X	
ASTEG	REF ENR 4.4	X	X	X	X
BALRU	REF ENR 4.4		X	X	X
BRUSC	REF ENR 4.4	X	X	X	
EDODU	REF ENR 4.4	X		X	
EMBAM	REF ENR 4.4	X		X	
ERGUL	REF ENR 4.4		X	X	
ESERA	REF ENR 4.4		X	X	
ESPIG	REF ENR 4.4	X	X	X	X
ETREK	REF ENR 4.4	X		X	
GIGNA	REF ENR 4.4	X	X	X	X
KELAM	REF ENR 4.4	X	X	X	
LEKLA	REF ENR 4.4	X	X	X	X
LUNEL	REF ENR 4.4		X	X	
MASAM	REF ENR 4.4	X	X	X	
MARRI	REF ENR 4.4	X	X	X	
ORTUX	REF ENR 4.4	X		X	
OSLUT	REF ENR 4.4		X	X	
PINAN	REF ENR 4.4	X		X	
RIXEL	REF ENR 4.4		X	X	
SIJAN	REF ENR 4.4	X	X	X	
SIMAR	REF ENR 4.4	X	X	X	X
VALAG	REF ENR 4.4		X	X	
VARES	REF ENR 4.4	X		X	

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

	Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
	FAF/FAP ILS/LOC RWY 30R	43°30'53.0" N	004°05'49.7" E		X		X
	FAF VOR RWY 30R	43°30'49.3" N	004°05'48.7" E		X		X
	FAF VOR X RWY 12L	43°38'31.0" N	003°50'03.7" E		X		X
	FAF VOR Z RWY 12L	43°40'33.4" N	003°45'32.8" E		X		X
	FT12L	43°38'41.3" N	003°50'19.7" E	X			X
→	FT30R	43°30'52,9"N	004°05'50,3"E	X			X
	IT12L	43°40'44.0" N	003°46'14.8" E	X			X
→	IT30R	43°28'12,9"N	004°11'06,3"E	X			X
	RW12L	REF THR12L LFMT AD 2.12		X			X
→	RW30R	REF THR30R LFMT AD 2.12		X			X
	MT130	43°32'56.6" N	004°01'45.6" E	X		X	
	MT131	43°38'22.1" N	004°04'07.5" E	X		X	
	MT132	43°30'26.4" N	003°52'40.6" E	X		X	
	MT133	43°32'56.1" N	003°28'25.8" E	X		X	
	MT134	43°42'06.6" N	003°52'44.6" E	X		X	
→	MT135	43°42'34,6"N	003°44'29,8"E	X		X	
	MT136	43°39'32.9" N	004°01'54.9" E	X		X	
	MT137	43°41'35.3" N	004°05'45.3" E	X		X	
→	MT400	43°31'05,1"N	004°13'51,4"E	X			X
	MT500	43°37'36.5" N	003°43'16.0" E	X			X
	MT502	43°44'16.6" N	003°54'08.2" E	X			X
	MT503	43°47'36.5" N	003°30'13.2" E	X			X
	MT504	43°42'52.5" N	003°48'17.5" E	X			X
	MT505	43°44'02.6" N	003°38'32.0" E	X			X
	MT510	43°27'02.8" N	004°08'43.1" E	X			X
→	MT600	43°26'57.2" N	004°02'48.3" E	X			X
→	MT630	43°35'37,3"N	003°56'26,3"E	X			X
→	MT631	43°37'54,9"N	004°04'13,6"E	X			X
→	MT632	43°33'57.5"N	004°09'48.7"E	X			X
→	MT700	43°28'25,2"N	003°59'12,6"E	X		X	

RNP RWY 12L												
RMK	-	MAG VAR 2020					1.6 E	REF NAVAD :-				
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	GIGNA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	ESPIG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	GIGNA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
INA GIGNA	TF	MT505	-	45	47.1	6.7	-	5000	-	-	-	RNP APCH
	TF	IT12L	-	119	120.6	6.5	-	3000	-	185	-	RNP APCH
INA MT500	IF	MT500	-	-	-	-	-	3000	-	185	-	RNP APCH
	TF	IT12L	-	033	034.7	3.8	-	3000	-	185	-	RNP APCH
	IF	MT502	-	-	-	-	-	4000	-	185	-	RNP APCH
INA MT502	TF	MT504	-	250	251.7	4.5	-	3000	3000	-	-	RNP APCH
	TF	IT12L	-	213	214.7	2.6	-	3000	-	185	-	RNP APCH
	IF	LEKLA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
INA LEKLA	TF	MT503	-	119	120.3	6.7	-	FL070	-	-	-	RNP APCH
	TF	MT505	-	119	120.6	7.0	-	5000	-	-	-	RNP APCH
	TF	IT12L	-	119	120.6	6.5	-	3000	-	185	-	RNP APCH
APCH	IF	IT12L	-	-	-	-	-	3000	-	185	-	RNP APCH
	TF	FT12L	-	123	124.6	3.6	-	2500	-	-	-	RNP APCH
	TF	RW12L	Yes	123	124.6	006.2	-	-	-	-	-3.7° / 15.0	RNP APCH
	TF	ESPIG	-	123	124.7	007.9	-	-	-	190	-	RNP APCH
	TF	MT510	Yes	152	154.0	004.0	R	-	2000	190	-	RNP APCH
	DF	ESPIG	Yes	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH

MONTPELLIER MEDITERRANEE

SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 12L

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFMT
Runway	12
Runway Letter	3 (Left)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E12A
LTP/FTP Latitude	433510.0000N
LTP/FTP Longitude	0035720.5700E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	54.7
FPAP Latitude	433421.9680N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-48.0320
FPAP Longitude	0035855.9810E
Delta FPAP Longitude (seconds)	95.4110
Threshold Crossing Height	15.0
TCH Units Selector	1 (meters)
Glidepath Angle (degrees)	3.70
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 14 0D 06 0C CC 00 00 01 32 31 05 60 83 B4 12 74 96 B2 01 23 16 C0 88 FE 66 E9 02 2C 81 72 01 64 00 C8 AF DF E6 24 35
Calculated CRC Value	DFE62435

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	5.2

MONTPELLIER MEDITERRANEE
PRECODING RNP RWY 30 R

RNP RWY 30R												
RMK	GNSS only								MAG VAR 2020 1.6°E			REF NAVAD :
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	ESPIG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MT400	IF	MT400	-	-	-	-	-	3000	6000	190	-	1.0
	TF	IT30R	-	213	214.9	3.5	-	-	4000	-	-	1.0
	IF	ESPIG	-	-	-	-	-	-	4000	220	-	1.0
	TF	MT600	-	213	214.7	4.5	-	-	-	-	-	1.0
INA ESPIG	TF	ASTEG	-	118	119.2	4.3	-	-	-	190	-	1.0
	TF	IT30R	-	033	034.6	4.1	-	-	-	-	-	1.0
	IF	ASTEG	-	-	-	-	-	-	6000	190	-	1.0
	TF	IT30R	-	033	034.6	4.1	-	-	4000	-	-	1.0
APCH	IF	IT30R	-	-	-	-	-	-	4000	-	-	1.0
	TF	FT30R	-	303	304.9	4.7	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	RW30R	Yes	303	304.8	6.1	-	-	-	-	-3.0°/50	0.3
	TF	MT630	Yes	303	304.7	2.2	-	-	-	-	-	1.0
	DF	MT631	-	-	-	-	R	-	-	190	-	1.0
	TF	MT632	-	133	134.2	5.7	-	-	3000	-	-	1.0

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 30 R

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFMT
Runway	30
Runway Letter	1 (Right)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E30A
LTP/FTP Latitude	433421.9680N
LTP/FTP Longitude	0035855.9810E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	51.5
FPAP Latitude	433510.0000N
Delta FPAP Latitude (seconds)	48.0320
FPAP Longitude	0035720.5700E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-95.4110
Threshold Crossing Height	50.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 14 0D 06 0C 5E 00 00 01 30 33 05 20 0C B3 12 DA 7F B5 01 03 16 40 77 01 9A 16 FD F4 01 2C 01 64 00 C8 AF 65 B7 7A 24
Calculated CRC Value	65B77A24

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	1.8
FPAP Orthometric Height (metres)	1.8

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV NORD RWY 12 L
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV NORD RWY 12L										
RMK	GNSS ou / or DME/DME(IRU requis / required)	MAG VAR 2020			1.6°E		REF NAV AID :			
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	Navigation Accuracy (NM)
MEN 7L										
-	CA	-	-	123	124.8	-	-	520	520	1.0
-	CF	MT131	-	015	17.0	-	L	-	-	1.0
-	TF	SIMAR	-	309	310.8	15.8	-	-	-	1.0
-	TF	MEN	-	329	330.5	55.1	-	-	-	1.0
NG 7L										
-	CA	-	-	123	124.8	-	-	520	520	1.0
-	CF	MT131	-	015	017.0	-	L	-	-	1.0
-	TF	NG	-	047	048.2	19.6	-	-	-	1.0
ETREK 7E										
-	CA	-	-	123	124.8	-	-	520	520	1.0
-	CF	MT131	-	015	017.0	-	L	-	-	1.0
-	TF	MT137	-	019	020.2	3.4	-	-	-	1.0
-	TF	EMBAM	-	019	020.2	20.6	-	FL 150	-	1.0
-	TF	ORTUX	-	011	012.8	8.8	-	FL 200	-	1.0
-	TF	ETREK	-	011	012.9	63.4	-	-	-	1.0

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV NORD RWY 12 L
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV NORD RWY 12L										
RMK	GNSS ou / or DME/DME(IRU requis / required)					MAG VAR 2020 1.6°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	Navigation Accuracy (NM)
MTL 7E										
-	CA	-	-	123	124.8	-	-	520	520	1.0
-	CF	MT131	-	015	017.0	-	L	-	-	1.0
-	TF	MT137	-	019	020.2	3.4	-	-	-	1.0
-	TF	EMBAM	-	019	020.2	20.6	-	FL 150	-	1.0
-	TF	MTL	-	033	034.5	39.3	-	-	-	1.0
ETREK 7L										
-	CA	-	-	123	124.8	-	-	520	520	1.0
-	CF	MT131	-	015	017.0	-	L	-	-	1.0
-	TF	NG	-	047	048.2	19.6	-	FL 100	-	1.0
-	TF	EDODU	-	019	020.9	11.3	-	FL 150	-	1.0
-	TF	MTL	-	019	021.0	33.6	-	-	-	1.0
-	TF	ETREK	-	349	351.0	38.4	-	-	-	1.0
MTL 7L										
-	CA	-	-	123	124.8	-	-	520	520	1.0
-	CF	MT131	-	015	017.0	-	L	-	-	1.0
-	TF	NG	-	047	048.2	19.6	-	FL 100	-	1.0
-	TF	EDODU	-	019	020.9	11.3	-	FL 150	-	1.0
-	TF	MTL	-	019	021.0	33.6	-	-	-	1.0
-	TF	ETREK	-	349	351.0	38.4	-	-	-	1.0

MONTPELLIER MEDITERRANEE

SID RNAV SUD RWY 12 L

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

SID RNAV SUD RWY 12L										
RMK	GNSS ou / or DME/DME(IRU requis / required)					MAG VAR 2020 1.6°E			REF NAV/VD :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	Navigation Accuracy (NM)
MARRI 7L										
-	CF	MT130	Yes	123	124.7	2.5	-	-	-	1.0
-	TF	MARRI	-	115	116.7	21.8	-	-	-	1.0
PPG 7L										
-	CF	MT130	Yes	123	124.7	2.5	-	-	-	1.0
-	DF	MT132	-	-	-	-	R	-	-	1.0
-	TF	PPG	-	223	224.7	63.5	-	-	-	1.0
KELAM 7L										
-	CF	MT130	Yes	123	124.7	2.5	-	-	-	1.0
-	DF	MT132	-	-	-	-	R	-	-	1.0
-	TF	ZR	-	246	247.6	28.2	-	-	-	1.0
-	TF	SIJAN	-	241	243.0	17.0	-	-	-	1.0
-	TF	KELAM	-	241	243.0	3.0	-	-	-	1.0
MASAM 7L										
-	CF	MT130	Yes	123	124.7	2.5	-	-	-	1.0
-	DF	MT132	-	-	-	-	R	-	-	1.0
-	-	MT133	-	277	278.2	17.8	-	-	-	1.0
-	-	MASAM	-	264	265.2	53.6	-	-	-	1.0
BRUSC 7L										
-	CF	MT130	Yes	123	124.7	2.5	-	-	-	1.0
-	DF	MT132	-	-	-	-	R	-	-	1.0
-	TF	BRUSC	-	290	291.4	39.9	-	-	-	1.0

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV RWY 30 R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 30R											
RMK	GNSS ou / or DME/DME(IRU requis / required)						MAG VAR 2020			Ref NAVAIID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
BRUSC 7R											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT134	-	329	330.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	MT135	-	273	274.5	6	L	-	-	-	1.0
-	TF	BRUSC	-	273	274.4	31.7	L	-	-	-	1.0
MEN 7R											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT134	-	329	330.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	SIMAR	-	329	330.6	7.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	MEN	-	329	330.5	55.1	-	-	-	-	1.0
KELAM 7R											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT134	-	329	330.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	MT135	-	273	274.5	6	L	-	-	-	1.0
-	TF	KELAM	-	228	230.1	50	L	-	-	-	1.0
NG 7R											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT136	-	053	054.1	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	NG	-	052	053.7	20.2	-	-	-	-	1.0
MARRI 7R											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT136	-	053	054.1	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	VARES	-	125	126.3	15.8	R	-	-	-	1.0
-	TF	MARRI	-	135	137.0	9.7	-	-	-	-	1.0
ETREK 7D											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT136	-	053	054.1	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	MT137	-	052	053.8	3.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	EMBAM	-	019	020.2	20.6	-	FL150	-	-	1.0
-	TF	ORTUX	-	011	012.8	8.8	-	FL 200	-	-	1.0
-	TF	ETREK	-	011	012.9	63.4	-	-	-	-	1.0
MTL 7D											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT136	-	053	054.1	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	MT137	-	052	053.8	3.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	EMBAM	-	019	020.2	20.6	-	FL 150	-	-	1.0
-	TF	MTL	-	033	034.5	39.3	-	-	-	-	1.0
ETREK 7R											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT136	-	053	054.1	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	NG	-	052	053.7	20.2	-	FL 100	-	-	1.0
-	TF	EDODU	-	019	020.9	11.3	-	FL 150	-	-	1.0
-	TF	MTL	-	019	021.0	33.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	ETREK	-	349	351.0	38.4	-	-	-	-	1.0
MTL 7R											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT136	-	053	054.1	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	NG	-	052	053.7	20.2	-	FL 100	-	-	1.0
-	TF	EDODU	-	019	020.9	11.3	-	FL 150	-	-	1.0
-	TF	MTL	-	019	021.0	33.6	-	-	-	-	1.0

MONTPELLIER MEDITERRANEE
STAR RNAV RWY ALL
(Protégée pour / Protected for CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY ALL										
RMK	GNSS only			MAG VAR 2020 1.6°E			REF NAV/ AID :			
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG										
ESPIG	-	ESPIG	-	-	-	-	-	-	-	-
GIGNA 7K										
-	IF	GIGNA	-	-	-	-	-	5000	-	-
-	TF	PINAN	-	117	118.9	10.8	-	4000	-	1.0
-	TF	MT700	-	117	119.0	12.0	-	-	-	1.0
-	TF	ASTEG	-	118	119.2	7.3	-	2000	6000	1.0

MONTPELLIER MEDITERRANEE

Fréquences / Frequencies

Consignes particulières / Special instructions

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

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

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

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

ATIS MONTPELLIER		124.130
TWR MONTPELLIER	Sol / Ground Tour Secteur Nord / Tower North sector Tour Secteur Sud / Tower South sector	121.955 118.775 RWY12L/30R 118.200 RWY12R/30L ou sur instructions ATC / or on ATC instructions
APP MONTPELLIER	Approche / Approach	130.855* - 127.280* - 131.055* 120.375 (s)
SIV MONTPELLIER	SIV 1, 1.1 et / and 1.2 SIV 2 et / and 2.1 SIV 3 et / and 3.1	134.375 125.900 136.625

* Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFMT.23

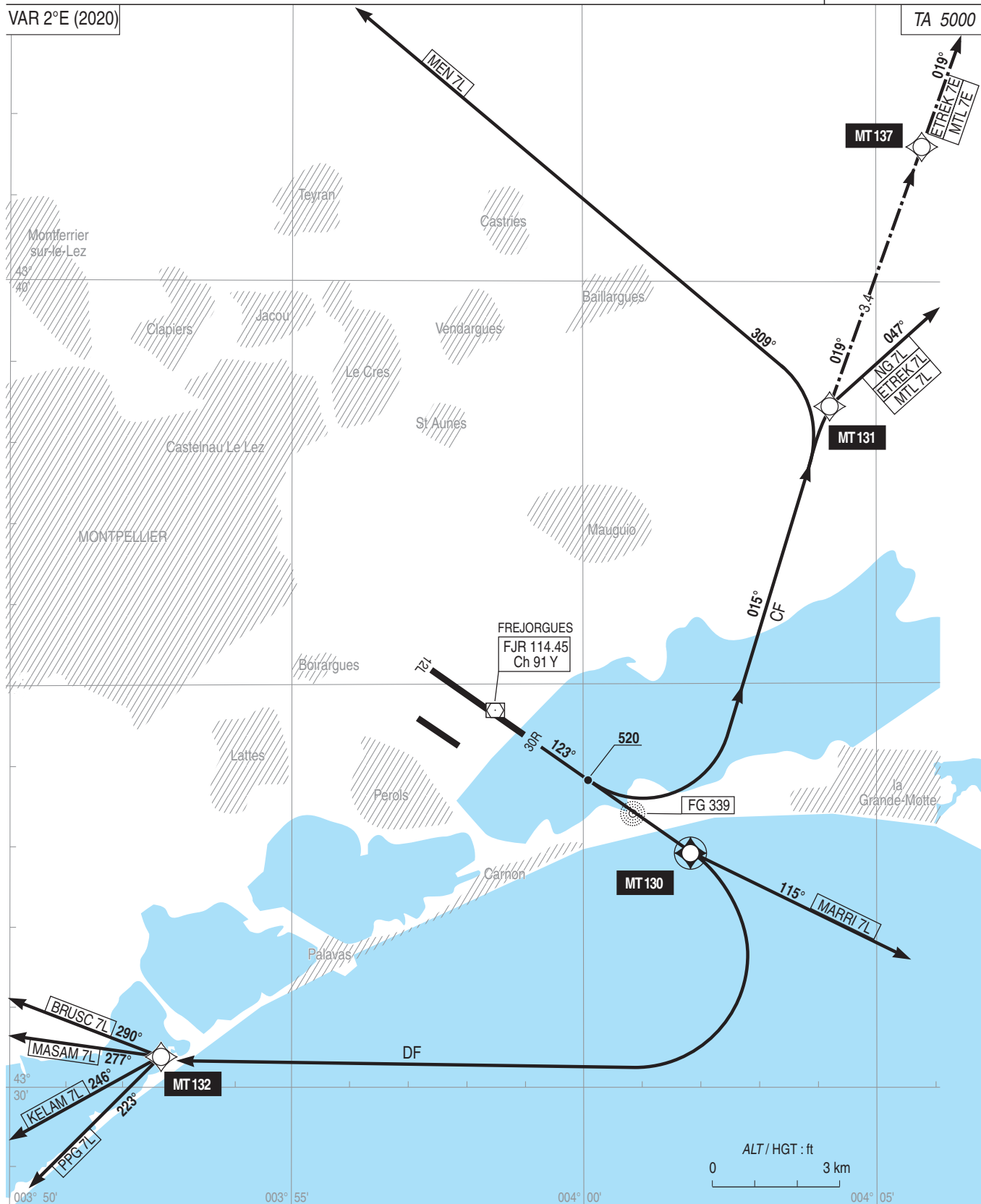
ACFT not-equipped with 8.33 KHz : see AD 2 LFMT.23

MONTPELLIER MEDITERRANEE
Départs initiaux RNAV RWY 12L
RNAV 12L initial departures procedures

ATIS : MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01

— — — Sur autorisation du CTL / On CTL authorization *
* Voir / see AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV NORD INSTR 01

RNAV 1
GNSS ou / or DME/DME*
*(IRU requis / required)



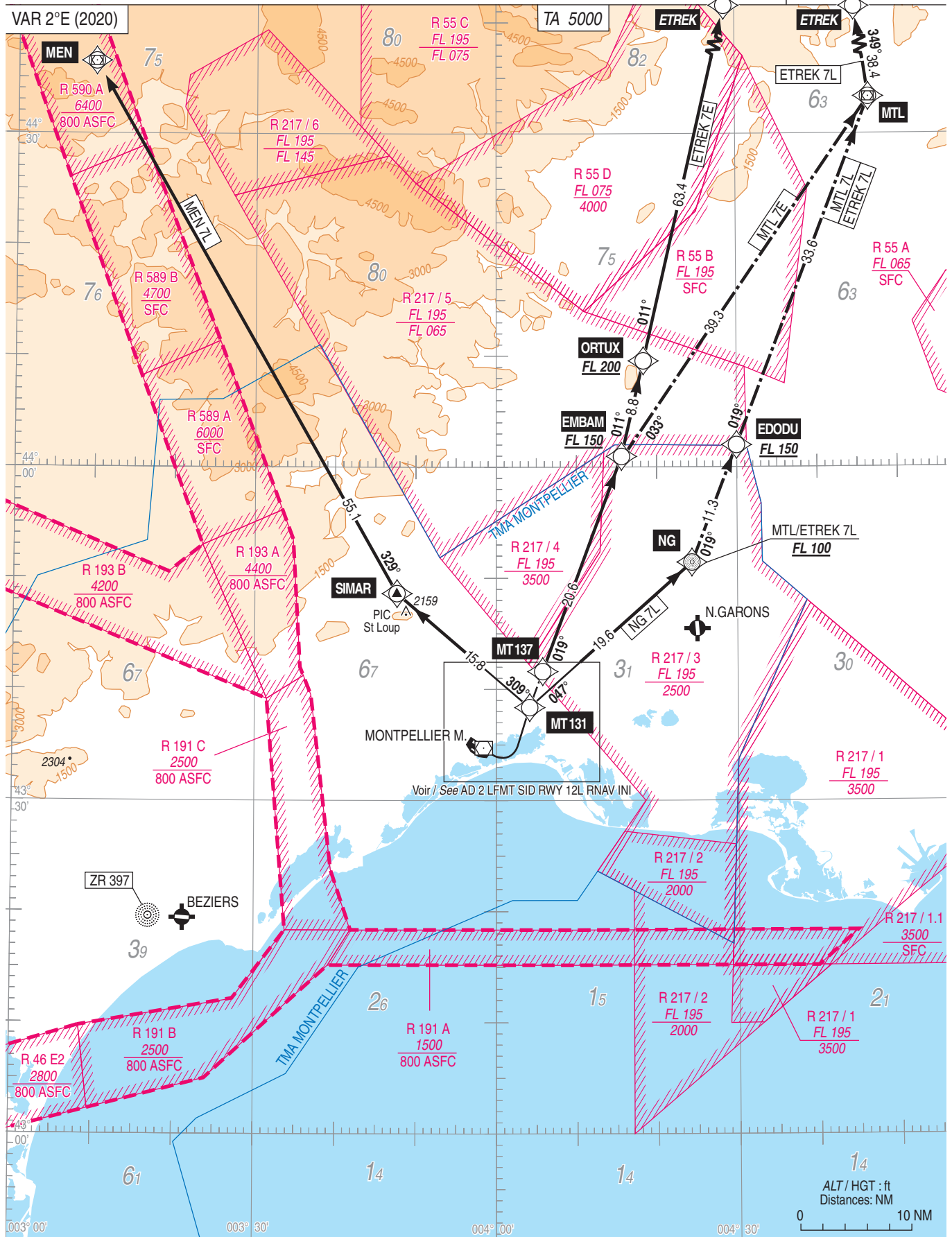
MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV NORD RWY 12L
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

ATIS : MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01

--- Sur autorisation du CTL / On ATC authorization *

* Voir / see AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV NORD INSTR 01

RNAV 1
GNSS ou / or DME/DME*
*(IRU requis / required)

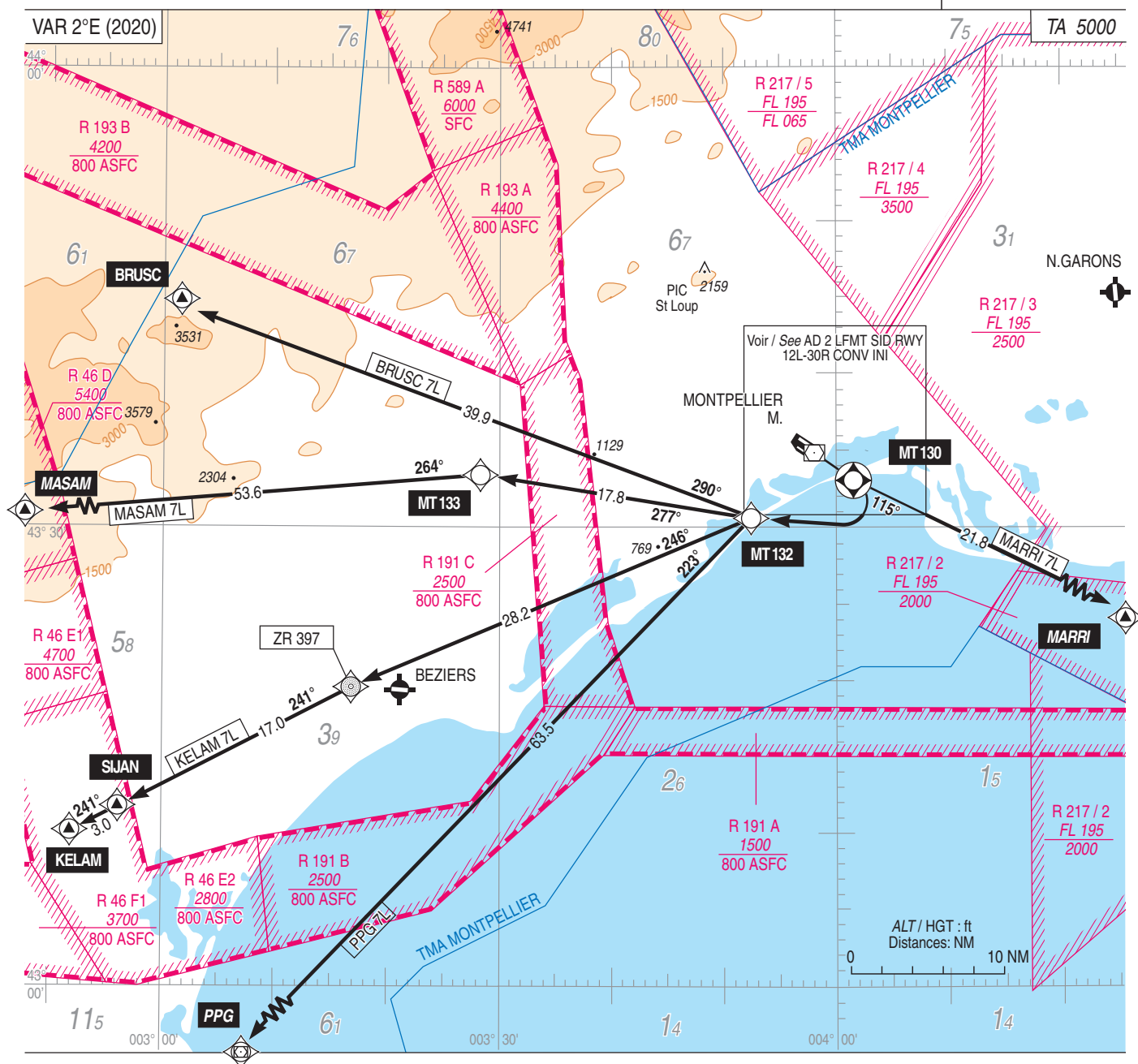


MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV NORD RWY 12 L
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV NORD RWY 12L			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1 GNSS ou / or DME/DME* (* IRU requis / required).		
Climb gradient	Double contrainte environnement et ATS : Dans toutes les phases de montée, pente de 6,5 % jusqu'au FL 070, sauf pour les segments de départs pour lesquels une pente mini supérieure est spécifiée. - En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route. - Théorique de montée : voir description des SID. <i>Double constraint : environmental and ATS : During the whole climbing, slope gradient of 6.5 % till FL 070, except departures for which a greater minimum gradient is specified.</i> - If not possible the pilot must advise control at the run up request. - Theoretical climb gradient : see SID description.		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP. NUISANCES : appliquer les procédures moindres nuisances (AD 2 LFMT-21). VITESSE : FL < 100, MAX IAS 250 kt. NOISE POLLUTION : comply with noise abatement procedures (AD 2 LFMT-21). SPEED : FL < 100, MAX IAS 250 kt.		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
MEN 7L	Monter dans l'axe. A 520 ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis SIMAR et MEN. <i>Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then SIMAR and MEN.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à 2000 ft puis 6,5 % MNM jusqu'au FL 70. <i>ATS Slope : 7.5 % MNM up to 2000 ft then 6.5 % up to FL 70.</i>
NG 7L	Monter dans l'axe. A 520 ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis NG. <i>Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then NG.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à 2000 ft puis 6,5 % MNM jusqu'au FL 70. <i>ATS Slope : 7.5 % MNM up to 2000 ft then 6.5 % up to FL 70.</i>
ETREK 7E	Monter dans l'axe. A 520 ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis MT137, EMBAM, ORTUX et ETREK. <i>Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then MT137, EMBAM, ORTUX and ETREK.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL200. FL150 MNM à EMBAM. FL200 MNM à ORTUX. <i>ATS slope : 9 % MNM up to FL200. FL150 MNM at EMBAM. FL200 MNM at ORTUX.</i>
MTL 7E RFL < 195 (1)	Monter dans l'axe. A 520 ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis MT137, EMBAM et MTL. <i>Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then MT137, EMBAM and MTL.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL150. FL150 MNM à EMBAM. <i>ATS slope : 9 % MNM up to FL150. FL150 MNM at EMBAM.</i>
ETREK 7L (2)	Monter dans l'axe. A 520 ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis NG, EDODU, MTL et ETREK. <i>Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then NG, EDODU, MTL and ETREK.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU. FL100 MNM à NG. FL150 MNM à EDODU. <i>ATS Slope : 7.5 % MNM up to EDODU. FL100 MNM at NG. FL150 MNM at EDODU.</i>
MTL 7L FL145<RFL<FL195 (2)	Monter dans l'axe. A 520 ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis NG, EDODU et MTL. <i>Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then NG, EDODU and MTL.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU. FL100 MNM à NG. FL150 MNM à EDODU. <i>ATS Slope : 7.5 % MNM up to EDODU. FL100 MNM at NG. FL150 MNM at EDODU.</i>

(1) Sur autorisation du CTL, uniquement hors activité R55, CTA Rhône 3, 4 et 5 et LF-R217 associées.
CTL authorization required, only outside R55, CTA Rhône 3, 4 and 5 and related LF-R217 activity.

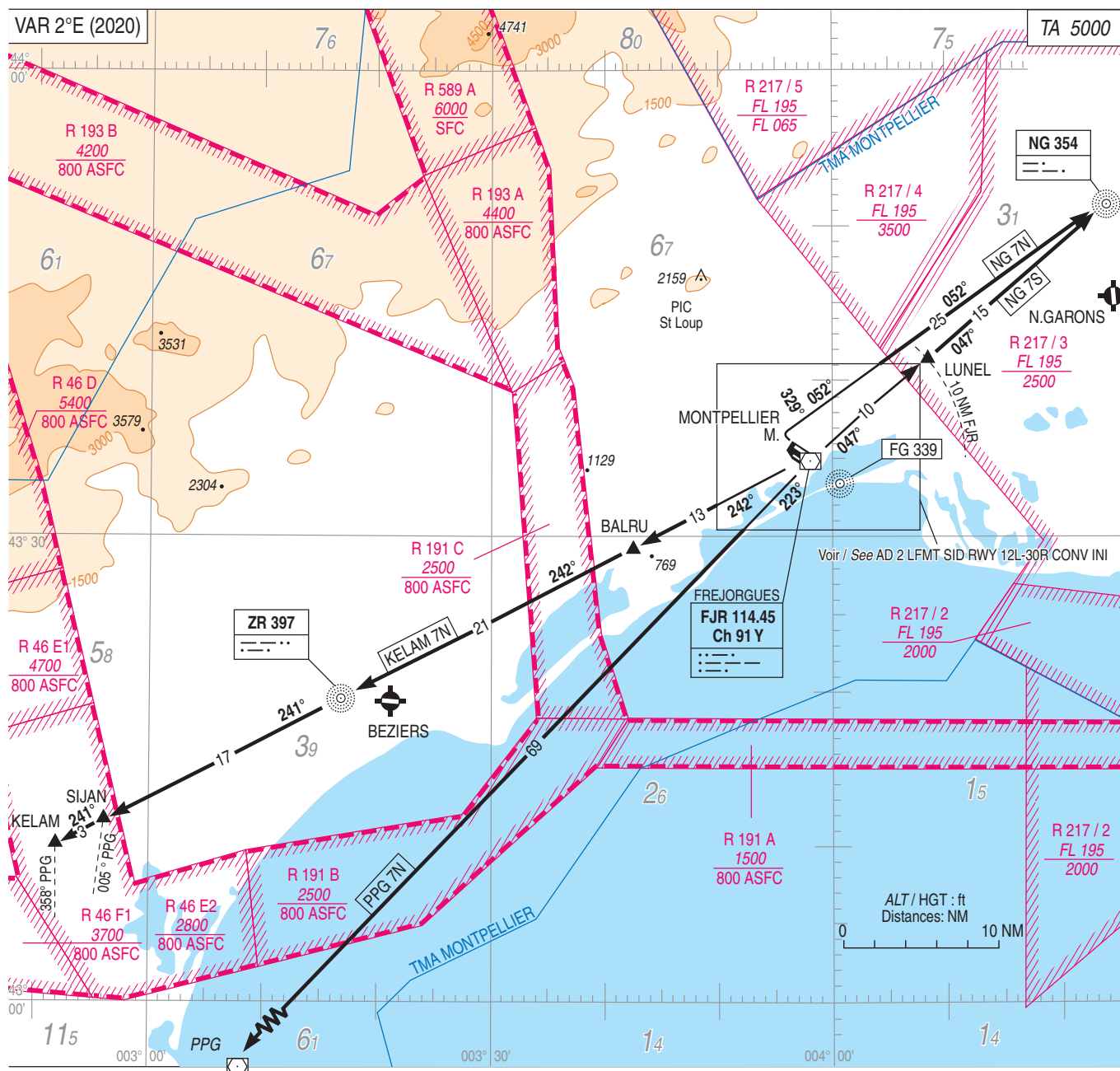
(2) Sur autorisation du CTL, uniquement hors activité CTA Rhône 3, 4 et 5 et LF-R217 associées.
CTL authorization required, only outside CTA Rhône 3, 4 and 5 and related LF-R217 activity.

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV SUD RWY 12L
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)ATIS : MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01**RNAV 1**
GNSS ou / or DME/DME*
*(IRU requis / required)

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV SUD RWY 12 L

SID RNAV SUD RWY 12L			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou / or DME DME* (*IRU requis / required).		
Climb gradient	Double contrainte environnement et ATS : dans toutes les phases de montée, pente de 6,5 % jusqu'au FL 070, sauf pour les segments de départs pour lesquels une pente minimale supérieure est spécifiée. - En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route. <i>Double constraint : environmental and ATS : During the whole climbing, slope gradient of 6.5 % till FL 070, except departures for which a greater minimum gradient is specified.</i> - <i>If not possible the pilot must advise control at the run up request.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP. Consignes générales : Sauf clairance contraire de l'organisme de contrôle, les aéronefs doivent 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. Vitesse : FL<100, MAX IAS 250 KT. Nuisances : Appliquer les procédures moindres nuisances (AD 2 LFMT – 21). General instructions : <i>Except opposite instructions, aircraft must comply with each departure specifications.</i> <i>In case of impossibility, the pilot must inform ATC at first contact.</i> Speed : FL<100, MAX IAS 250 KT. Noise pollution : <i>Comply with noise abatement procedures (AD 2 LFMT – 21).</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
PPG 7L	Monter dans l'axe. A <u>MT130</u> tourner à droite direct vers MT132 puis PPG. <i>Climb in the axis. At <u>MT130</u> turn right to MT132 then PPG.</i>	Par ATC <i>By ATC</i>	
KELAM 7L	Monter dans l'axe. A <u>MT130</u> tourner à droite direct vers MT132 puis ZR, SIJAN et KELAM. <i>Climb in the axis. At <u>MT130</u> turn right to MT132 then ZR, SIJAN and KELAM.</i>	Par ATC <i>By ATC</i>	
MASAM 7L	Monter dans l'axe. A <u>MT130</u> tourner à droite direct vers MT132 puis MT133 et MASAM. <i>Climb in the axis. At <u>MT130</u> turn right to MT132 then MT133 and MASAM.</i>	Par ATC <i>By ATC</i>	
BRUSC 7L	Monter dans l'axe. A <u>MT130</u> tourner à droite direct vers MT132 puis BRUSC. <i>Climb in the axis. At <u>MT130</u> turn right to MT132 then BRUSC.</i>	Par ATC <i>By ATC</i>	
MARRI 7L	Monter dans l'axe. A <u>MT130</u> vers MARRI. <i>Climb in the axis. At <u>MT130</u> to MARRI.</i>	Par ATC <i>By ATC</i>	

ATIS : MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01



MONTPELLIER MEDITERRANEE
Départs initiaux conventionnels RWY 12L / 30R
RWY 12L / 30R conventionnal initial departure

FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01



MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID CONV RWY 12 L / 30R

SID CONV RWY 12L/30R			
CAT	A B C D		
Climb gradient	Double contrainte environnement et ATS : - Tous départs : 6,5 % jusqu'au FL 070. - Départs 12L suivis de virage à gauche : 7,5 % jusqu'à 2000 ft, puis 6,5 % jusqu'au FL 070. Ces pentes ATS s'appliquent aussi bien aux départs omnidirectionnels qu'aux itinéraires normalisés de départ. Sauf autorisation contraire de l'approche, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées. Dans toutes les phases de montée, et jusqu'au FL 070, la pente minimale de 6,5 % doit être adoptée. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route. Double constraint : environmental and ATS : - Every departure : 6.5 % until FL 070. - Departures RWY 12 followed by left turning : 7.5 % until 2000 ft, then 6.5 % until FL 070. These ATS slopes concern multidirectional departures as well as standardized departure routing. Except otherwise instructed by approach, the aircraft must comply with fixed specifications. During the whole climbing, and until FL 070, minimal slope gradient of 6.5 % must be adopted. If not possible to adhere to the climb gradient, the pilot must advise control at the start up request.		
General RMK	Consignes générales : Sauf clearance contraire de l'organisme de contrôle, les aéronefs doivent 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. Vitesse : FL<100, MAX IAS 250 KT. Nuisances : Appliquer les procédures moindres nuisances (AD 2 LFMT – 21). General instructions : Unless otherwise instructed by ATC, aircraft must comply with each departure specifications. <i>In case of impossibility, the pilot must inform ATC at first contact.</i> Speed : FL<100, MAX IAS 250 KT. Noise pollution : Comply with noise abatement procedures (AD 2 LFMT - 21).		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
NG 7N	Monter dans l'axe. A 500 ft, tourner à droite (ne pas tourner avant 1.7 NM FJR) pour intercepter et suivre le radial 052° NG (RM 52°) vers NG. Pente théorique de montée : 4,5 % jusqu'à 500 ft (déterminée par un arbre d'altitude 77 ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM), puis 3,3 %. <i>Climb runway axis. At 500 ft, turn right (do not turn before 1.7 NM FJR) to intercept and follow RDL 052° NG (MAG 052°) to NG.</i> <i>Theoretical climb gradient : 4.5 % until 500 ft (determined by a tree of 77 ft in altitude, 332° 0.3 NM DER), then 3.3 %.</i>	Par ATC By ATC	
NG 7S	Monter dans l'axe. A 520 ft, tourner à gauche RM 016° (ne pas tourner avant 1.5 NM FJR) pour intercepter et suivre le radial 047° NG (RM 47°) vers LUNEL puis NG. <i>Climb runway axis. At 520 ft, turn left MAG 016° (do not turn before 1.5 NM FJR) to intercept and follow radial 047° NG (MAG 047°) to LUNEL then NG.</i>	Par ATC By ATC	
KELAM 7N	Monter dans l'axe. A 500 ft, tourner à gauche RM 197° (ne pas tourner avant 1.7 NM FJR) pour intercepter et suivre le radial 242° FJR (RM 242°) vers BALRU et ZR puis le radial 241° ZR (RM 241°) vers SIJAN et KELAM. Pente théorique de montée : 4,5 % jusqu'à 500 ft (déterminée par un arbre d'altitude 77 ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM), puis 3,3 %. <i>Climb runway axis. At 500 ft, turn left MAG 197° (do not turn before 1.7 NM FJR) to intercept and follow RDL 242° FJR (MAG 242°) to BALRU and ZR then RDL 241° ZR (MAG 241°) to SIJAN and KELAM.</i> <i>Theoretical climb gradient : 4.5 % until 500 ft (determined by a tree of 77 ft in altitude, 332° 0.3 NM DER), then 3.3 %.</i>	Par ATC By ATC	
PPG 7N	Monter dans l'axe. A 500 ft, tourner à gauche RM 178° (ne pas tourner avant 1.7 NM FJR) pour intercepter et suivre le radial 223° FJR (RM 223°) vers PPG. Pente théorique de montée : 4,5 % jusqu'à 500 ft (déterminée par un arbre d'altitude 77 ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM), puis 3,3 %. <i>Climb runway axis. At 500 ft, turn left MAG 178° (do not turn before 1.7 NM FJR) to intercept and follow RDL 223° FJR (MAG 223°) to PPG.</i> <i>Theoretical climb gradient : 4.5 % until 500 ft (determined by a tree of 77 ft in altitude, 332° 0.3 NM DER), then 3.3 %.</i>	Par ATC By ATC	

Départs omnidirectionnels / Multidirectional departures RWY 12 L / 30R**RWY 30R :**

Monter dans l'axe. A 500 ft, route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pente théorique : 4,5 % jusqu'à 2000 ft (déterminée par un arbre d'altitude 77 ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM puis par le pic Saint Loup d'altitude 2159 ft dans le 330° de la DER à 13 NM), puis 3,3 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Climb runway axis. At 500 ft, direct route climbing up to en route safety altitude.

Theoretical climb : 4.5 % until 2000 ft (determined by a tree of 77 ft in altitude, 332° 0.3 NM DER, then by Pic Saint Loup, summit altitude 2159 ft located 330° and 13 NM from DER), then 3.3 % until en route safety altitude.

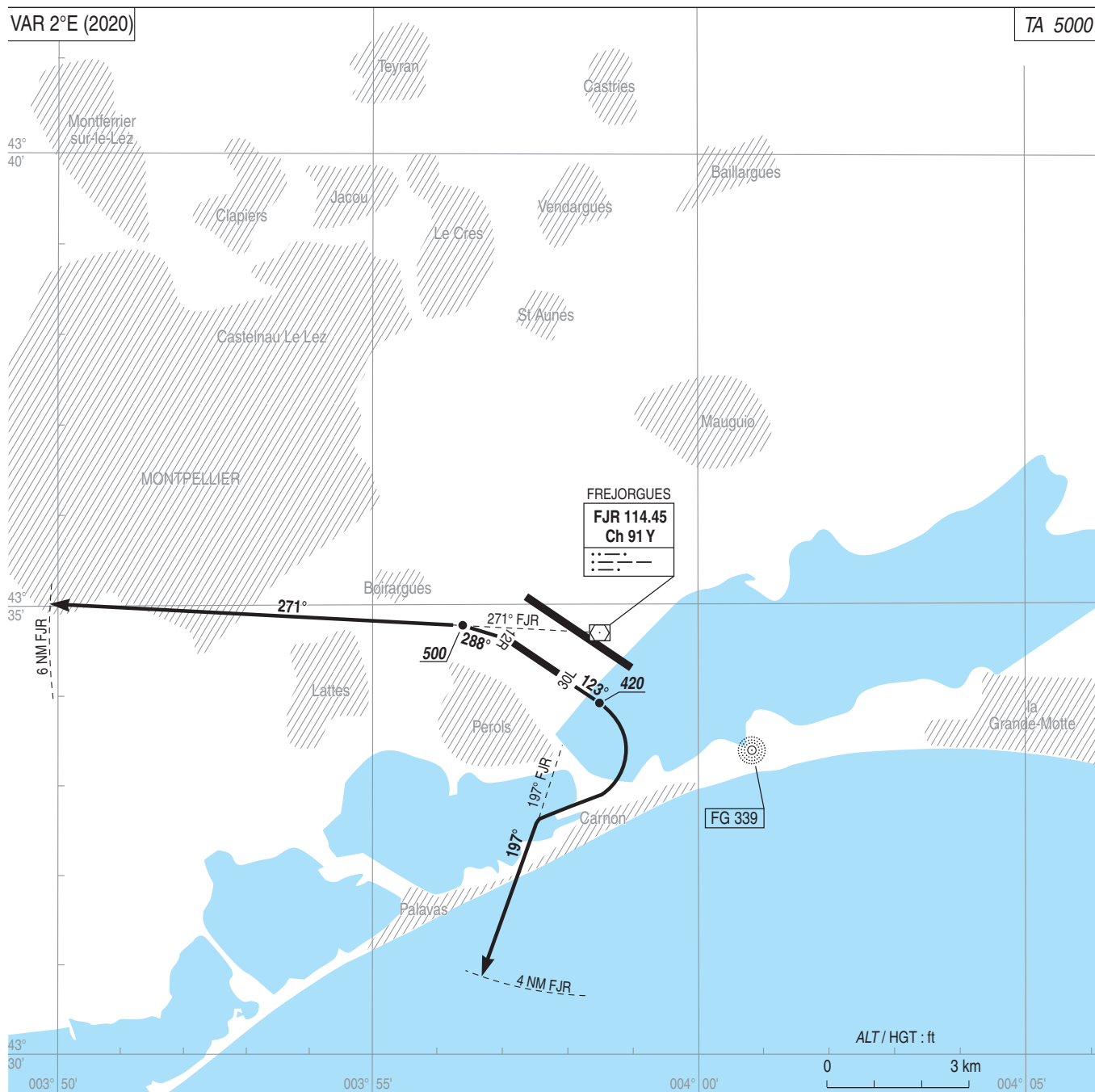
RWY 12L :

Monter dans l'axe. A 520 ft, route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Climb runway axis. At 520 ft, direct route climbing up to en route safety altitude.

MONTPELLIER MEDITERRANEE
Départs omnidirectionnels type B RWY 12R / 30L
RWY 12R/30L type B multidirectional departures
(Protégés pour / Protected for CAT A, B)

ATIS : MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01



DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS TYPE B :

RWY 30L :

Monter **RM 288°**. A **500 ft**, tourner à **gauche** pour rejoindre et suivre en montée le **RDL 271° FJR** (RM 271°) jusqu'à **6 NM DME FJR**. Ensuite route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Pente théorique de montée : **10.4%** jusqu'à **200 ft** (déterminée par un lampadaire d'altitude 44 ft situé dans le 232° de la DER à 185m), puis 3.3% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Cette pente fait abstraction des obstacles suivants :

- groupe d'arbres d'altitude max 62 ft situés dans le 359° de la DER à 165m (pente induite 15.6%).

RWY 12R :

Monter dans l'axe. A **420 ft**, tourner à droite en montée pour rejoindre et suivre le **RDL 197° FJR** (RM 197°) jusqu'à **4 NM DME FJR**. Ensuite route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES TYPE B :

RWY 30L :

Climb **MAG 288°**. At **500 ft**, join and follow **RDL 271° FJR** (MAG 271°) up to **6 NM DME FJR**. Then proceed direct route climbing up to enroute safety altitude.
Theoretical climb gradient : **10.4%** up to **200 ft** (determined by a street light of 44 ft in altitude and located bearing 232° and 185 m from DER), then 3.3% until enroute safety altitude.

This gradient does not take into account the following obstacles :
- group of trees of 62 ft max in altitude located bearing 359° and 165 m from DER (gradient 15.6%).

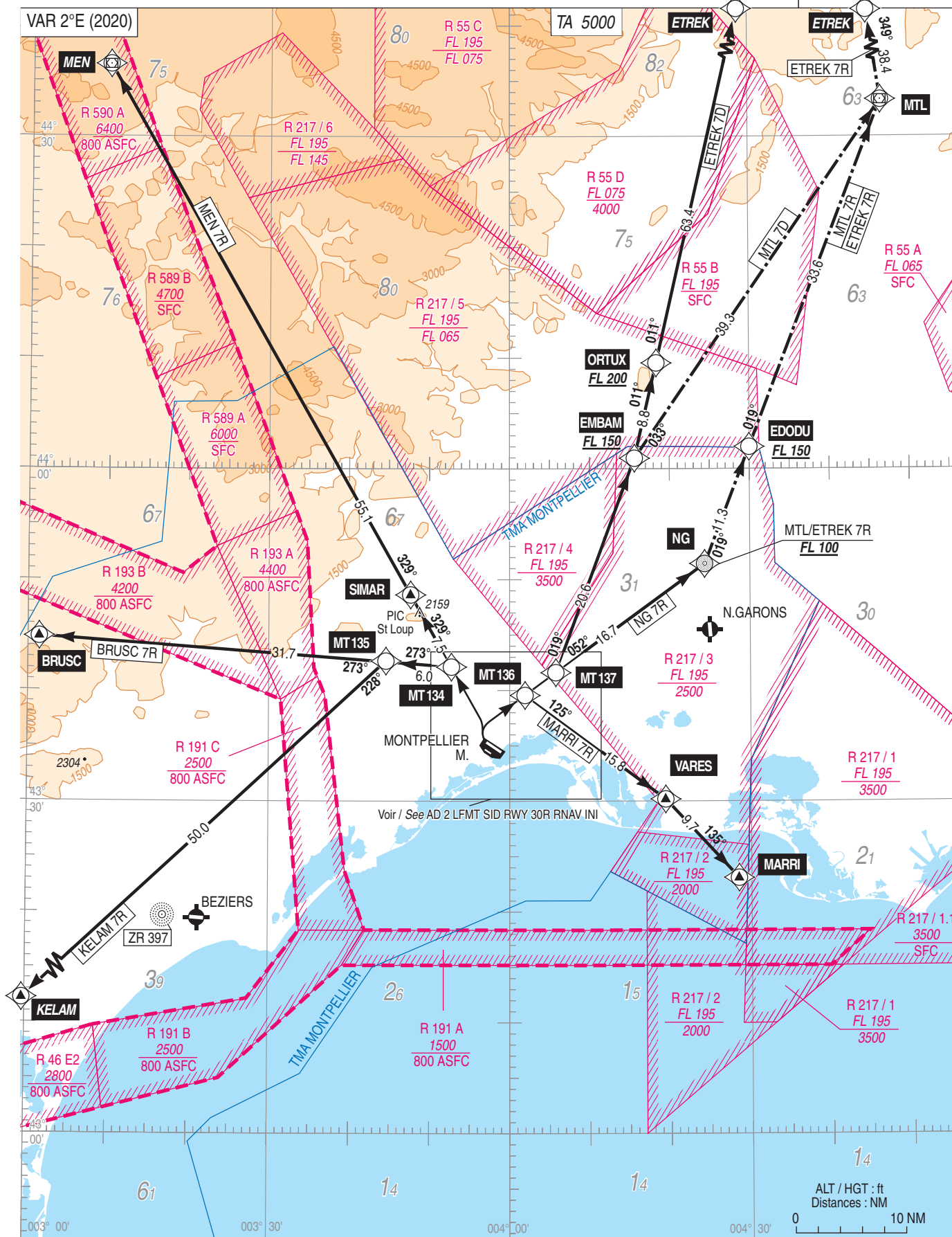
RWY 12R :

Climb on track. At **420 ft**, turn right climbing to join and follow **RDL 197° FJR** (MAG 197°) up to **4 NM DME FJR**. Then proceed direct route climbing up to enroute safety altitude.

ATIS : MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01

— • — Sur autorisation du CTL / On ATC authorization *

RNAV 1
GNSS ou / or DME/DME*
*(IRU requis / required)



ATIS : MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01

— . — Sur autorisation du CTL / On CTL authorization *

RNAV 1
GNSS ou / or DME/DME*
*(IRU requis / required)

VAR 2°E (2020)

TA 5000



MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV RWY 30 R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 30R			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1 GNSS ou / or DME/DME* (* IRU requis / required).		
Climb gradient	Double contrainte environnement et ATS : Dans toutes les phases de montée, pente de 6,5 % jusqu'au FL 070, sauf pour les segments de départs pour lesquels une pente mini supérieure est spécifiée. - En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route. - Théorique de montée : 4,5 % jusqu'à 500 ft (déterminée par un arbre d'altitude 77 ft dans le 332° de la DER à 0.3NM), puis 3,3 %. <i>Double constraint : environmental and ATS : During the whole climbing, slope gradient of 6.5 % till FL 070, except departures for which a greater minimum gradient is specified.</i> <i>- If not possible the pilot must advise control at the run up request.</i> <i>- Theoretical climb gradient : 4.5 % up to 500 ft (determined by a tree of 77 ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3NM), then 3.3 %</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP.		
	NUISANCES : appliquer les procédures moindres nuisances (AD 2 LFMT-21). VITESSE : FL < 100, MAX IAS 250 kt. NOISE POLLUTION : comply with noise abatement procedures (AD 2 LFMT-21). SPEED : FL < 100, MAX IAS 250 kt.		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
BRUSC 7R	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre au plus tôt route 329° vers MT134 puis MT135 et BRUSC. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join ASAP route 329° to MT134 then BRUSC.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL070. ATS Slope : 6.5 % MNM up to FL070.
MEN 7R	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre au plus tôt route 329° vers MT134 puis SIMAR et MEN. Pente minimale de montée : 4,5 % jusqu'à MT134 puis 3,3 %. Cette pente est déterminée par un arbre d'altitude 77 ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM puis par le Pic Saint Loup de 2159 ft d'altitude au sommet et à 13 NM de la DER. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join ASAP route 329° to MT134 then MEN.</i> <i>Minimal theoretical climb gradient : 4.5 % up to MT134 then 3.3 %.</i> <i>This slope is determined by a tree of 77 ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3 NM then by the Pic Saint Loup summit altitude, 2159 ft, located at 13 NM from the DER</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL070. ATS Slope : 6.5 % MNM up to FL070.
KELAM 7R	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre au plus tôt route 329° vers MT134 puis MT135 et KELAM. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join ASAP route 329° to MT134 then MT135 and KELAM.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL070. ATS Slope : 6.5 % MNM up to FL070.
NG 7R	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis NG. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then NG.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL070. ATS Slope : 6.5 % MNM up to FL070.
MARRI 7R	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis VARES et MARRI. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then VARES and MARRI.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL070. ATS Slope : 6.5 % MNM up to FL070.
ETREK 7D	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis MT137, EMBAM, ORTUX et ETREK. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then MT137, EMBAM, ORTUX and ETREK.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL200. FL150 MNM à EMBAM. FL200 MNM à ORTUX. ATS Slope : 9 % MNM up to FL200. FL150 MNM at EMBAM. FL200 MNM at ORTUX.

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV RWY 30 R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

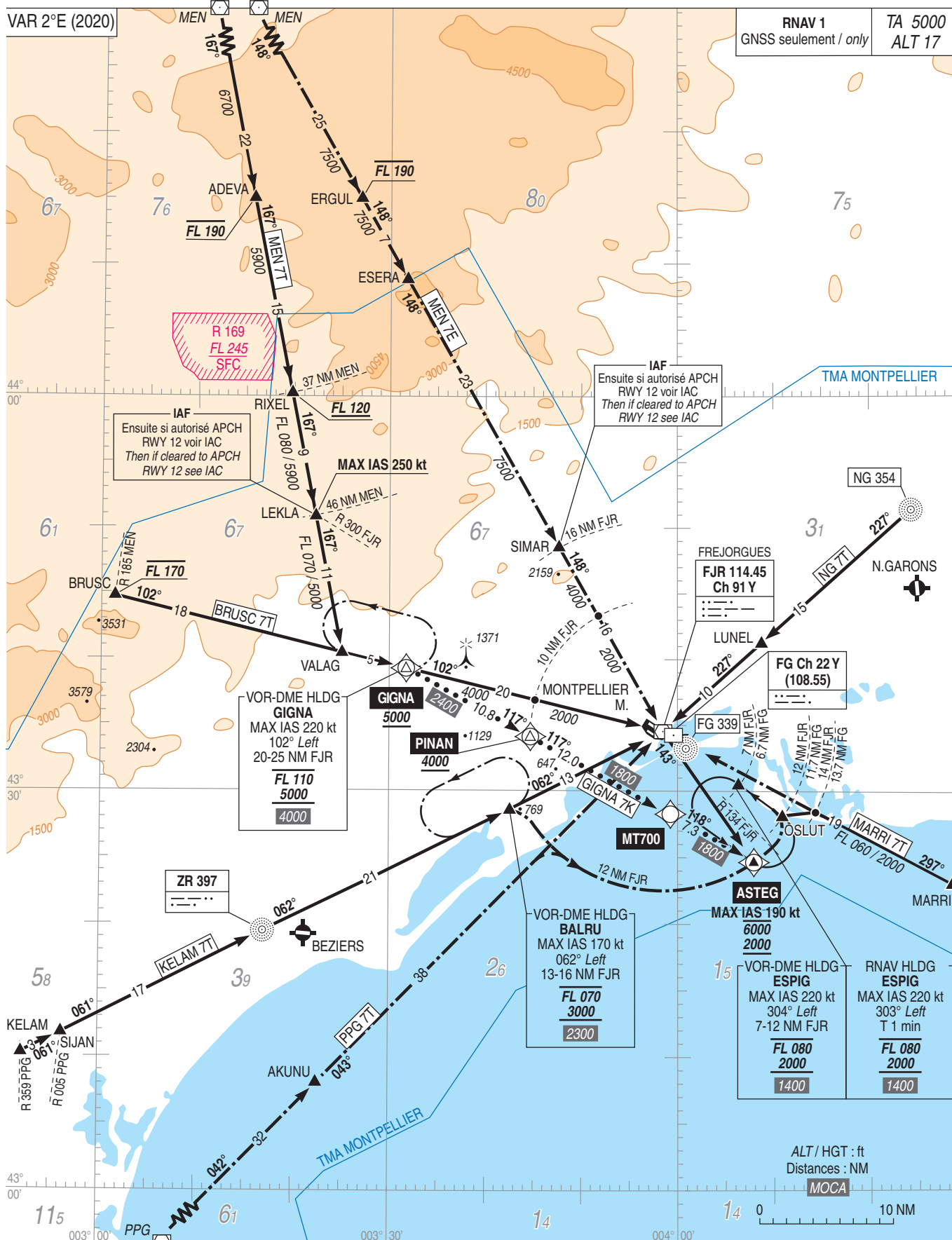
SID RNAV RWY 30R			
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
MTL 7D RFL < FL195 (1)	Monter dans l'axe. A 500 ft AAL tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis MT137, EMBAM et MTL. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then MT137, EMBAM and MTL.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL150. FL150 MNM à EMBAM. ATS Slope : 9 % MNM up to FL150. FL150 MNM at EMBAM.
ETREK 7R (2)	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis NG, EDODU, MTL et ETREK. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then NG, EDODU, MTL and ETREK.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU. FL100 MNM à NG. FL150 MNM à EDODU. ATS Slope : 7.5 % MNM up to EDODU. FL100 MNM at NG. FL150 MNM at EDODU.
MTL 7R FL145 < RFL < FL195 (2)	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à right pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis NG, EDODU et MTL. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then NG, EDODU and MTL.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU. FL100 MNM à NG. FL150 MNM à EDODU. ATS Slope : 7.5 % MNM up to EDODU. FL100 MNM at NG. FL150 MNM at EDODU.

(1) Sur autorisation du CTL, uniquement hors activité R55, CTA Rhône 3, 4 et 5 et LF-R217 associées.
CTL authorization required, only outside R55, CTA Rhône 3, 4 and 5 and related LF-R217 activity.

(2) Sur autorisation du CTL, uniquement hors activité CTA Rhône 3, 4 et 5 et LF-R217 associées.
CTL authorization required, only outside CTA Rhône 3, 4 and 5 and related LF-R217 activity.

FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01

 Sur clairance CTL / On ATC clearance
 RNAV 1
 Sur clairance CTL / On ATC clearance



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

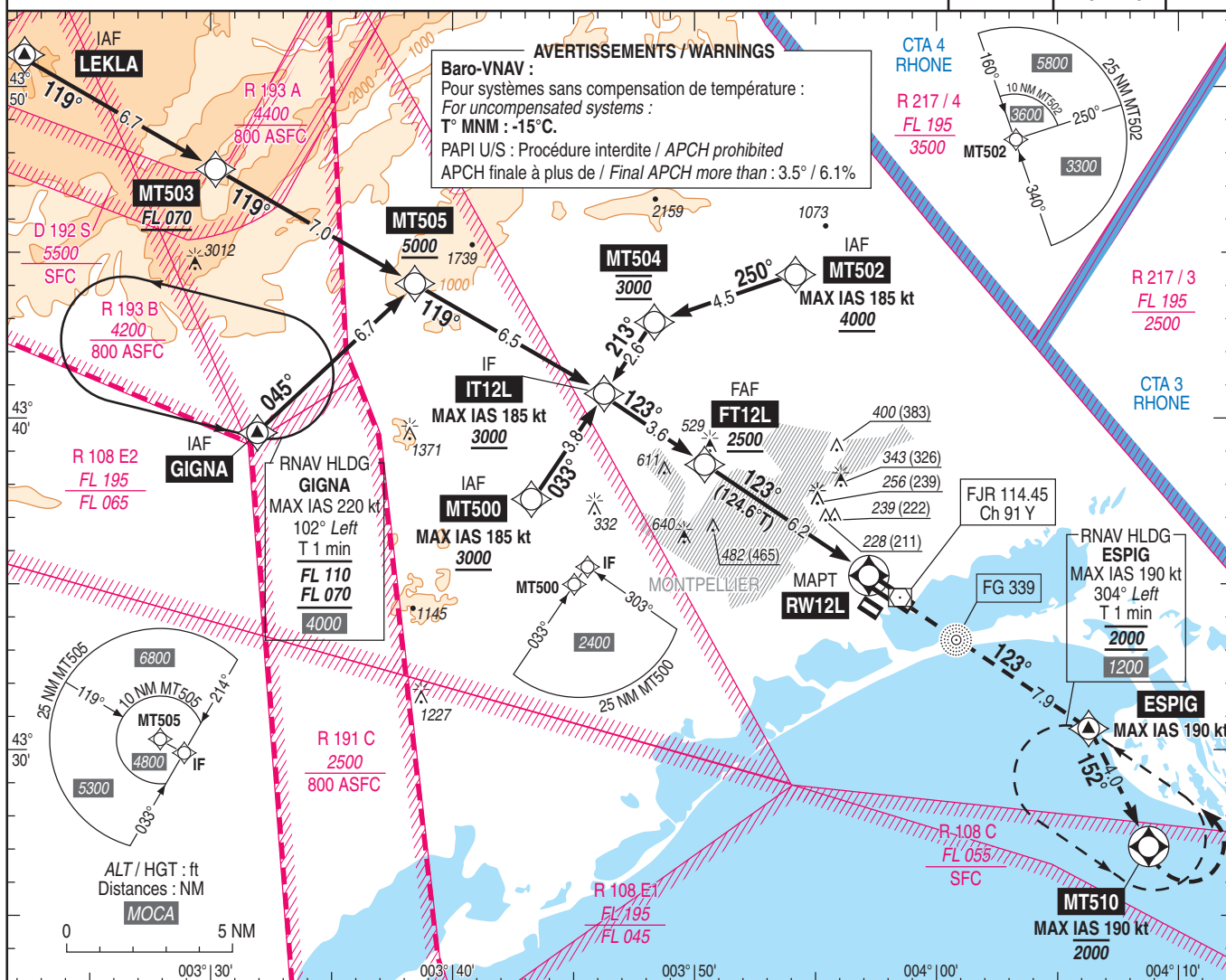
ALT AD : 17, THR : 17 (1 hPa)

MONTPELLIER MEDITERRANEE

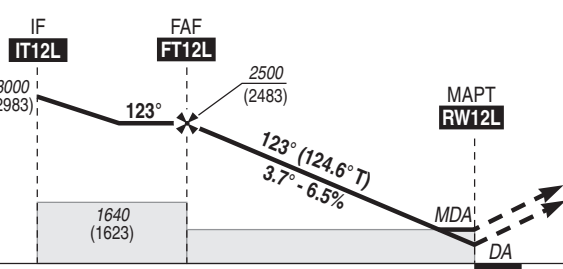
RNP RWY12L

FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01

RNP APCH

EGNOS
Ch 76994
E12A
TCH : 49VAR
2°E
(2020)

TA : 5000



API : Monter vers **ESPIG** puis tourner à **droite** vers **MT510** en montée vers **2000** (1983).
A **MT510**, tourner à **gauche** (MAX IAS 190 kt) direct vers **ESPIG** et intégrer l'attente.

Missed APCH : Climb to **ESPIG** then turn **right** to **MT510** climbing up to **2000** (1983).
At **MT510**, turn **left** (MAX IAS 190 kt) direct to **ESPIG** to join holding.

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			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / Circling (1)		DIST RWY12L					
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	6	5	4	3	2
A			183	320 (300)	1400	299	640 (620)	1500	617	640 (620)	1500	ALT	2420	2030	1640	1240	850
B	270 (250)	1300	200	340 (320)	1400	316	640 (620)	1500	617	640 (630)	1600	(HGT)	(2403)	(2013)	(1623)	(1223)	(833)
C			211	350 (330)	1500	327	660 (650)	2400	642	800 (790)	2400						
D			225	360 (350)	1600	341	720 (700)	2400		850 (840)	3600						

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes / Circling prohibited South-West of RWY

Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see ENR 1.5

FAF - THR	6.2 NM	70 kt 5 min 19	85 kt 4 min 22	100 kt 3 min 43	115 kt 3 min 14	130 kt 2 min 52	145 kt 2 min 34	160 kt 2 min 19	185 kt 2 min 01
VSP (ft/min)		455	555	650	750	850	945	1045	1210

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

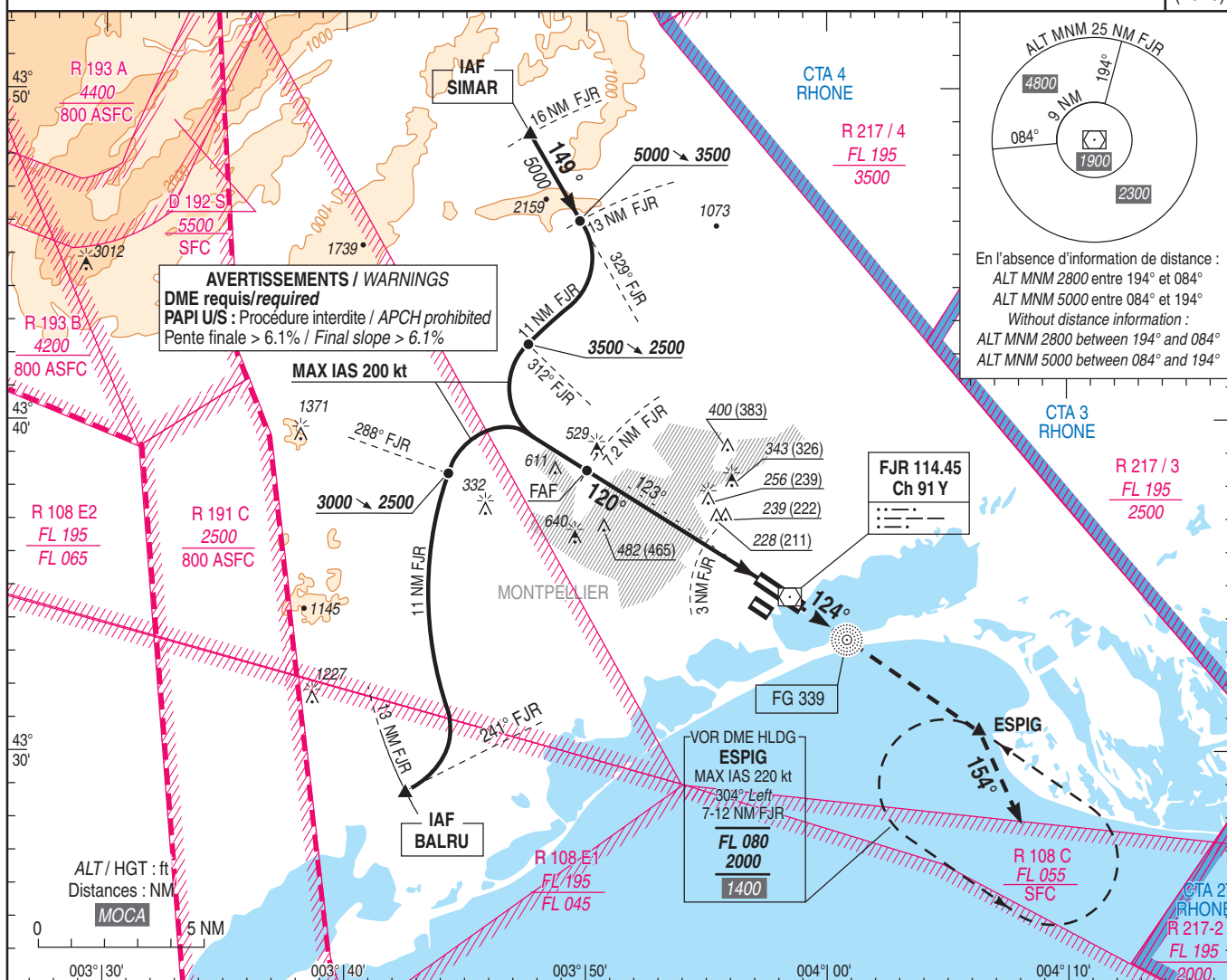
CAT A B C D

ALT AD : 17 (1 hPa), THR : 17

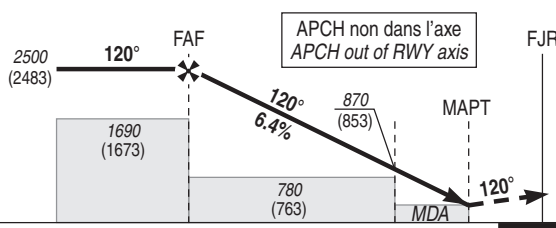
MONTPELLIER MEDITERRANEE

VOR Y RWY 12L

FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01

VAR
2°E
(2020)

TA : 5000



API : Monter sur RDL 300° FJR (RM 120°). A FJR, monter RDL 124° FJR (RM 124°) vers 2000 (1983) pour intégrer l'attente **ESPIG**. Monter à 1000 (983) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb RDL 300° FJR (MAG 120°). At FJR, climb RDL 124° FJR (MAG 124°) up to 2000 (1983) to join **ESPIG** holding. Climb up to 1000 (983) prior to level acceleration.

→ DME FJR (NM)	7.2	3.0	1.5
→ THR (NM)	6.3	2.1	0.6

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

REF HGT : ALT AD

CAT	VOR Y			MVL / Circling ⁽¹⁾		DME FJR	7	6	5	4	3
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS						
A	480 (460)	1500	457	630 (610)	1500	NM	2420	2030	1640	1250	870
B	480 (460)	1500		630 (620)	1600	ALT	(2403)	(2013)	(1623)	(1233)	(853)
C	620 (600)	2400		800 (790)	2400	(HGT)					
D	720 (700)	2400		850 (840)	3600						

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes.
(1) Circling prohibited South-West of RWY.

VSP (ft/min)	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
	450	550	650	750	840	1040	1200

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

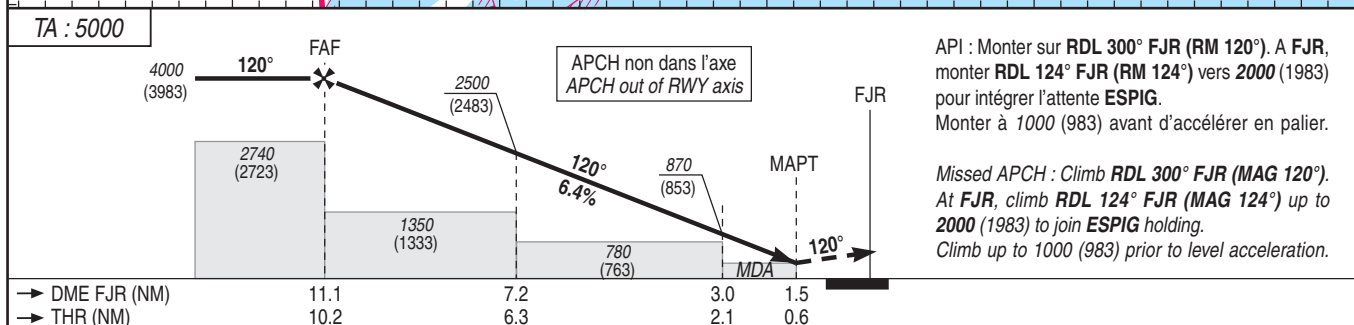
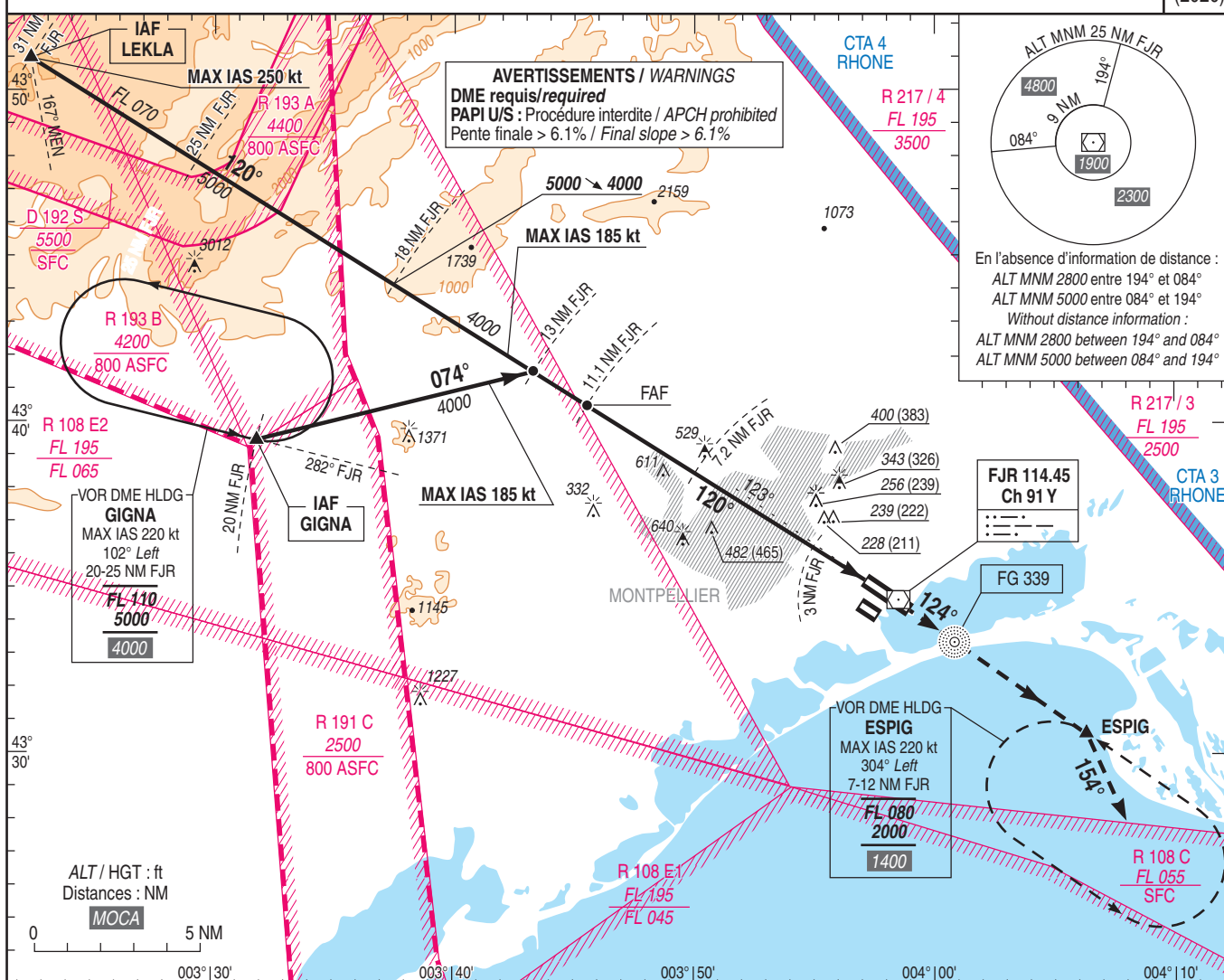
CAT A B C D

ALT AD : 17 (1 hPa), THR : 17

MONTPELLIER MEDITERRANEE

VOR Z RWY 12L

FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01

VAR
2°E
(2020)

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

CAT	VOR Z			MVL / Circling ⁽¹⁾		DME FJR							
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	10	9	8	7	6	5	4
A	480 (460)	1500	457	630 (610)	1500	ALT	3590	3200	2810	2420	2030	1640	1250
B	480 (460)	1500		630 (620)	1600	(HGT)	(3573)	(3183)	(2793)	(2403)	(2013)	(1623)	(1233)
C	620 (600)	2400		800 (790)	2400								
D	720 (700)	2400		850 (840)	3600								

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes.
(1) Circling prohibited South-West of RWY.

VSP (ft/min)	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
	450	550	650	750	840	1040	1200

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

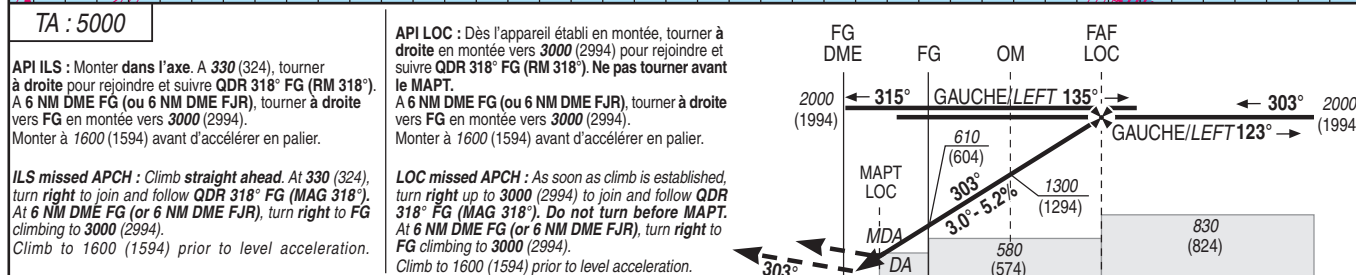
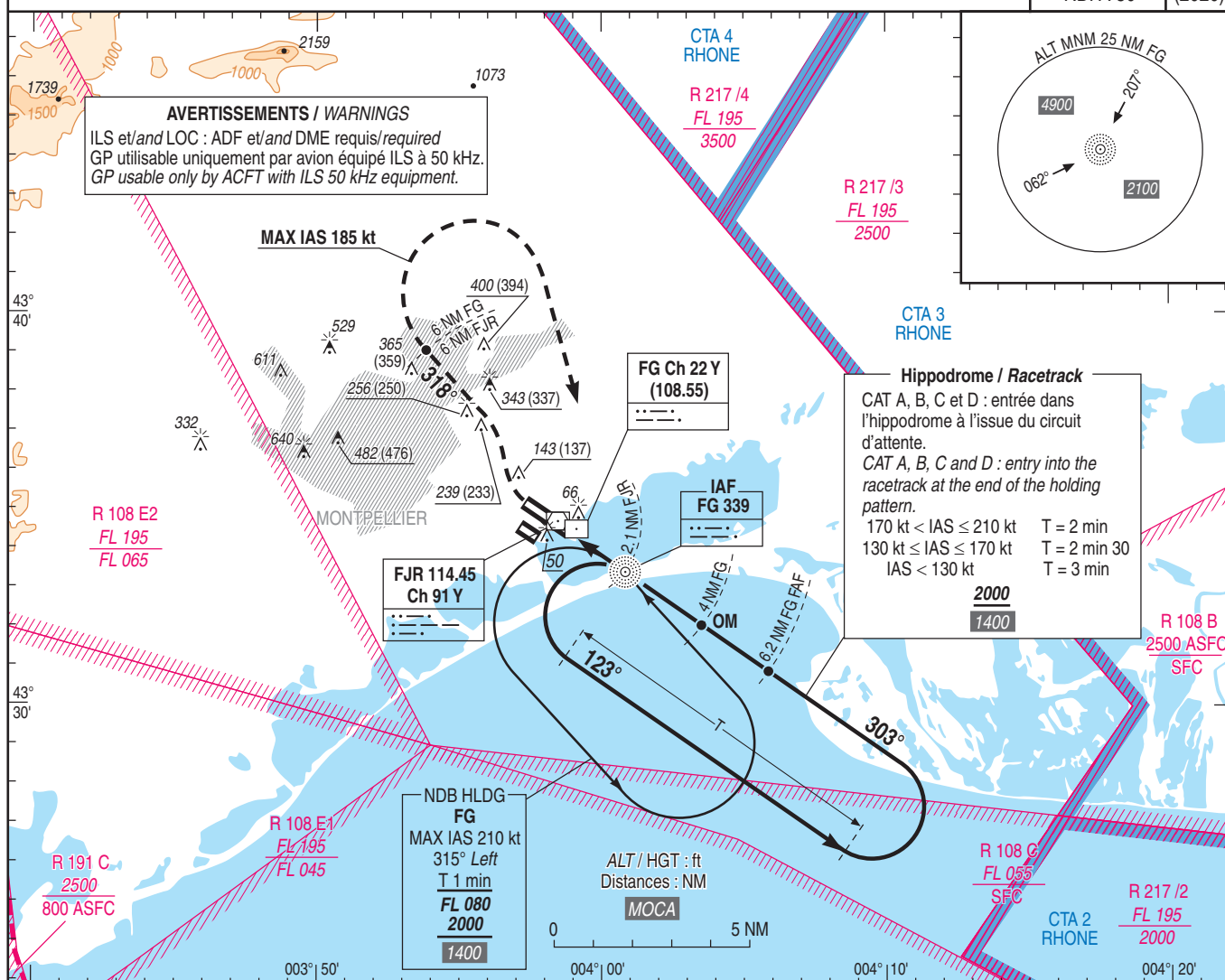
CAT A B C D

ALT AD : 17, THR : 6 (1 hPa)

MONTPELLIER MEDITERRANEE

ILS Y ou/ or LOC Y RWY 30R

FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01

ILS - DME
FG 108.55
RDH : 50VAR
2° E
(2020)

DME FG	← (NM)
DME FJR	← (NM)

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 Y			LOC Y ⁽²⁾			MVL / Circling ⁽¹⁾		DME FG				
	DA (H)	RVR	OGH	MDA (H)	RVR	OGH	MDA (H)	VIS	NM	ALT	6	5	4
A	210 (200)	750	191				630 (620)	1500	6	1950	1620	1300	970
B	220 (210)	750	202				630 (630)	1600	5	1850	1520	1200	870
C	220 (210)	750	210	330 (320)	1000	319	800 (800)	2400	4	1850	1520	1200	870
D	230 (220)	800	220				850 (850)	3600	3	1850	1520	1200	870

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes / Circling prohibited South-West of RWY.
(2) Base OCH LOC : NIL (position MAPT) / OCH base LOC : NIL (MAPT position).

FAF - MAPT	5.3 NM	70 kt 4 min 31	85 kt 3 min 43	100 kt 3 min 10	115 kt 2 min 45	130 kt 2 min 26	145 kt 2 min 11	160 kt 1 min 59	185 kt 1 min 43
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

MONTPELLIER MEDITERRANEE

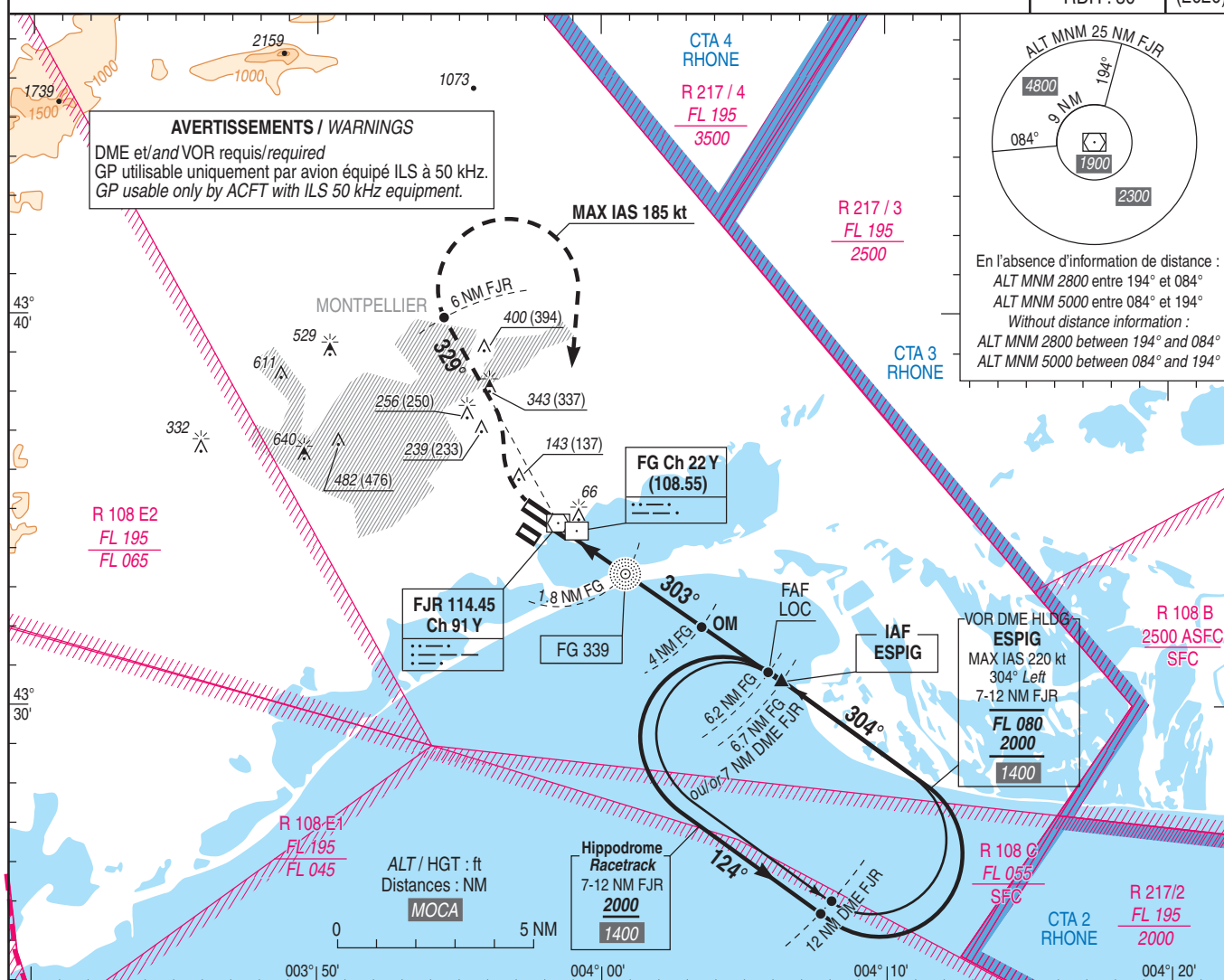
CAT A B C D

ALT AD : 17, THR : 6 (1 hPa)

ILS Z ou/or LOC Z RWY 30R

FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01

ILS - DME
FG 108.55
RDH : 50

VAR
2°E
(2020)

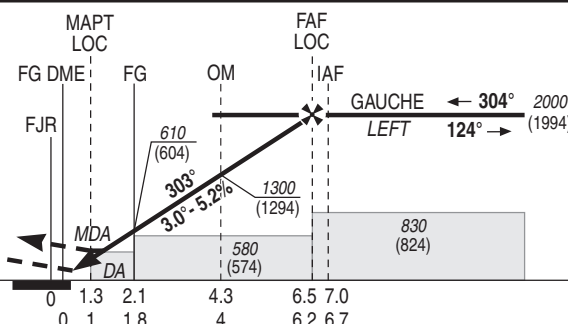
TA : 5000

API LIS : Monter dans l'axe. A 310 (304), tourner à droite en montée vers **3000** (2994) pour rejoindre et suivre **RDL 329° FJR (RM 329°)**. A **6 NM DME FJR**, tourner à **droite** pour rejoindre **FJR**. Ensuite, sauf instruction contraire du CTL, rejoindre l'attente **ESPIG à 3000** (2994).
Monter à **1400** (1394) avant d'accélérer en palier.

ILS missed APCH : Climb straight ahead. At 310 (304), turn right up to 3000 (2994) to join and follow RDL 329° FJR (MAG 329°). At 6 NM DME FJR, turn right to join FJR. Then, except opposite ATS clearance, join ESPIG holding at 3000 (2994). Climb up to 1400 (1394) prior to level acceleration.

API LOC : Dès l'appareil établi en montée, tourner à **droite** en montée vers **3000** (2994) pour rejoindre et suivre **RDL 329° FJR (RM 329°)**. **Ne pas tourner** avant le **MAPT**. A **6 NM DME FJR**, tourner à **droite** pour rejoindre **FJR**. Ensuite, sauf instruction contraire du CTL, rejoindre l'attente **ESPIG à 3000** (2994). Monter à **1400** (1394) avant d'accélérer en palier.

LOC missed APCH : As soon as climb is established, turn **right** up to **3000** (2994) to join and follow **RDL 329° FJR (MAG 329°)**. Do not turn before **MAPT**.
At **6 NM DME FJR**, turn **right** to join **FJR**. Then, except opposite **ATS** clearance, join **ESPIG** holding at **3000** (2994).
Climb up to **1400** (1394) prior to level acceleration.



DME FJR ← (NM)
DME FG ← (NM)

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 Z			LOC Z			MVL / Circling		DME FG NM ALT (HGT)	6 1950 (1944)	5 1620 (1614)	4 1300 (1294)	3 970 (964)	2 650 (644)
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS						
A	210 (200)	750	191	330 (320)	1000	319	630 (620)	1500	DME FJR NM ALT (HGT)	6 1850 (1844)	5 1520 (1514)	4 1200 (1194)	3 870 (864)	2 550 (544)
B	220 (210)	750	202				630 (630)	1600						
C	220 (210)	750	210				800 (800)	2400						
D	230 (220)	800	220				850 (850)	3600						

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes / Circling prohibited South-West of RWY.									
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(2) Base OCH LOC+DME : NIL (position MAPT) / OCH base LOC+DME : NIL (MAPT position).

FAF - MAPT	5.3 NM	70 kt 4 min 31	85 kt 3 min 43	100 kt 3 min 10	115 kt 2 min 45	130 kt 2 min 26	145 kt 2 min 11	160 kt 1 min 59	185 kt 1 min 43
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

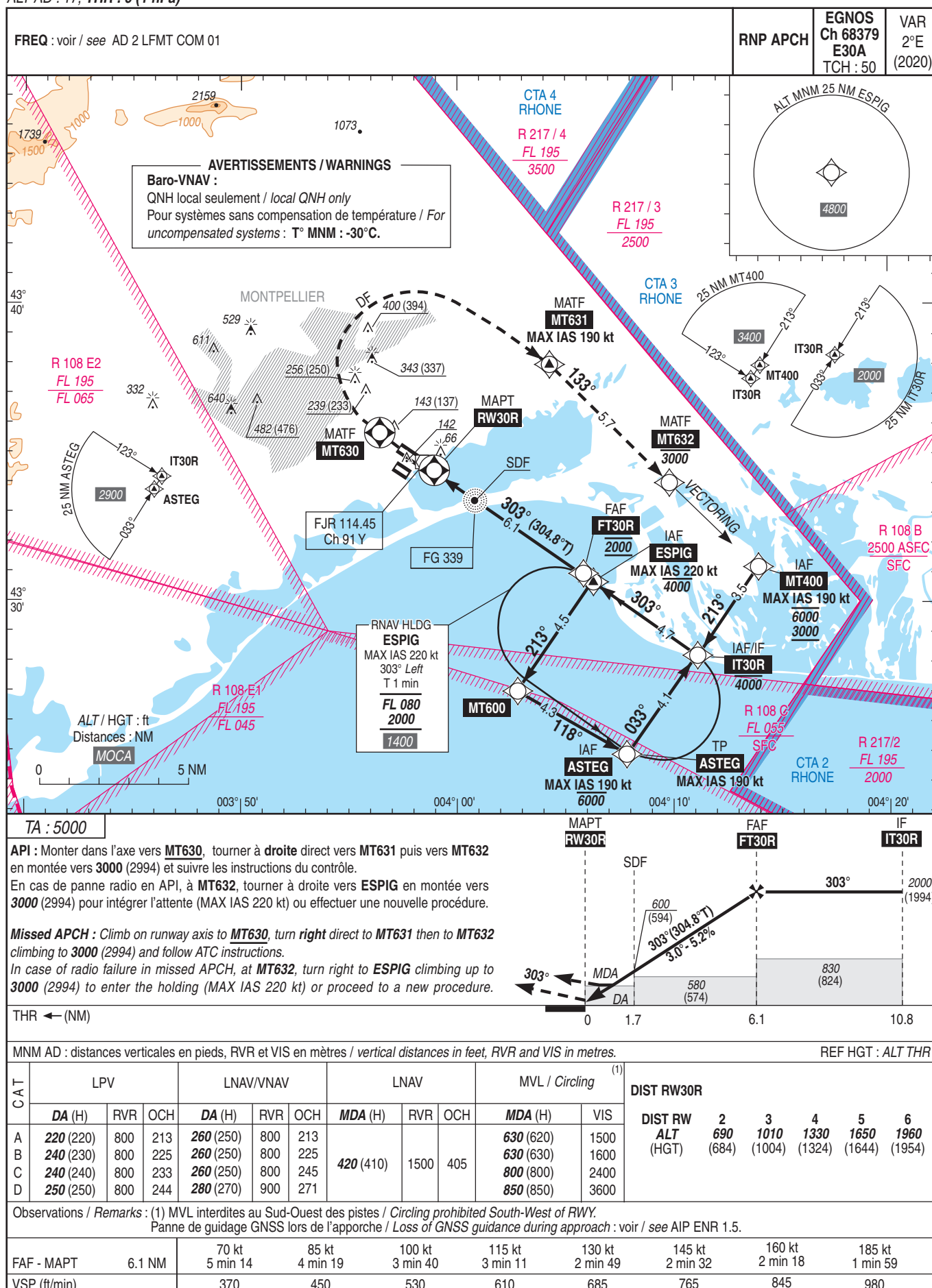
MONTPELLIER MEDITERRANEE

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 17, THR : 6 (1 hPa)

RNP RWY30R



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

MONTPELLIER MEDITERRANEE

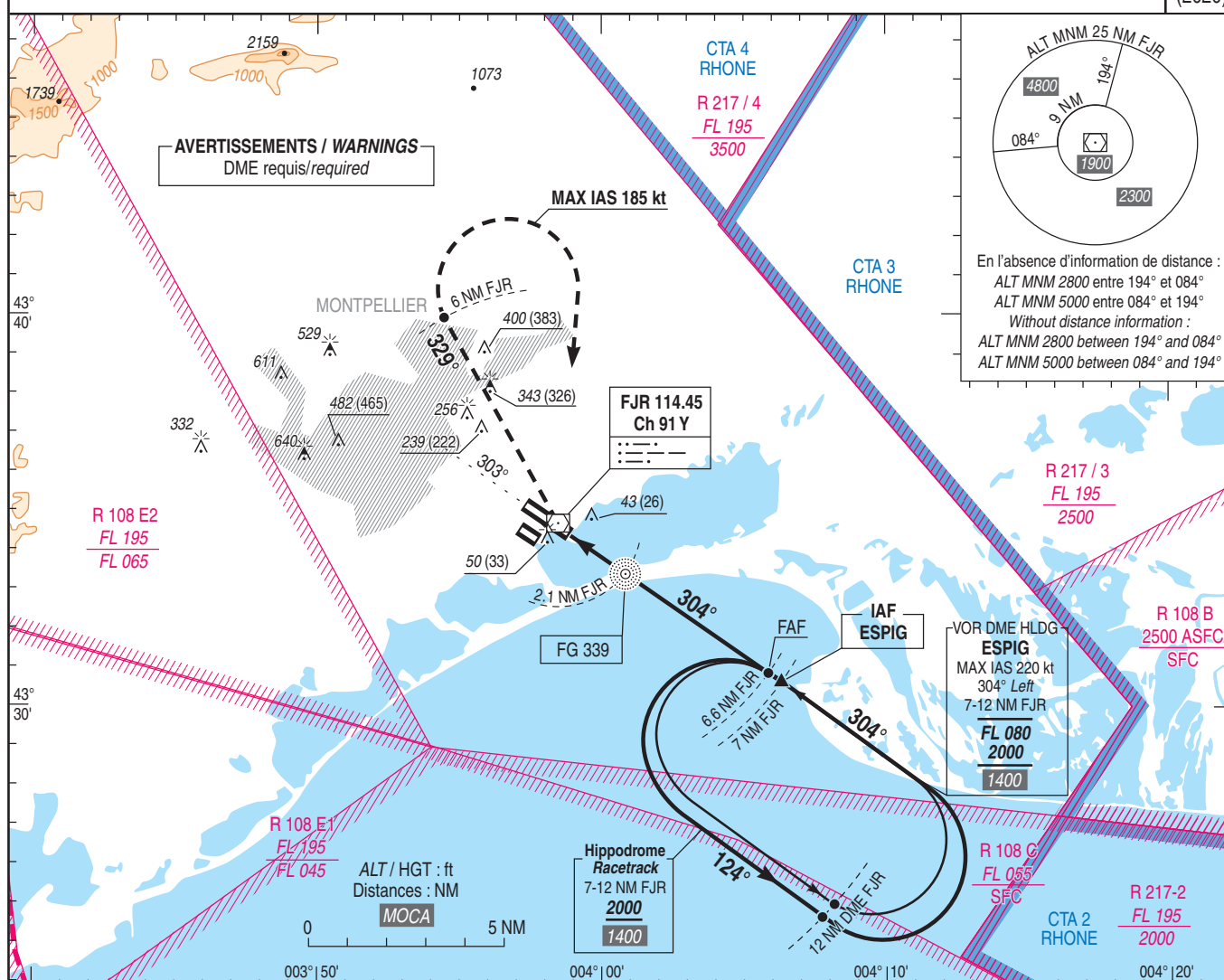
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 17 (1 hPa), THR : 6

VOR RWY 30R

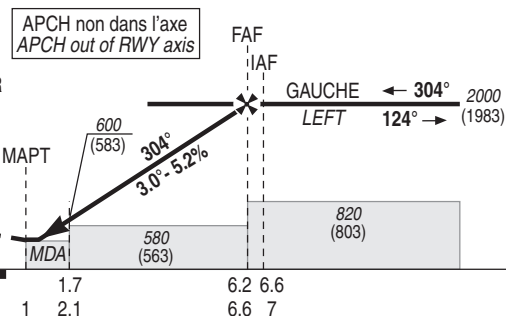
FREQ : voir / see AD 2 LFMT COM 01

VAR
2°E
(2020)

TA : 5000

API : Au MAPT, tourner à droite pour suivre RDL 329° FJR (RM 329°) en montée vers 3000 (2983). A 6 NM DME FJR, tourner à droite pour rejoindre FJR. Ensuite, sauf instruction contraire du CTL, rejoindre l'attente ESPIG à 3000 (2983). Monter à 1400 (1383) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At MAPT, turn right to follow RDL 329° FJR (MAG 329°) up to 3000 (2983). At 6 NM DME FJR, turn right to join FJR. Then, unless otherwise instructed by ATC, join ESPIG holding at 3000 (2983). Climb up to 1400 (1383) prior to level acceleration.

THR
DME FJR (NM)

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

REF HGT : ALT AD

CAT	VOR + DME FJR			MVL / Circling ⁽¹⁾	
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A				630 (610)	1500
B				630 (620)	1600
C	290 (280)	900	272	800 (790)	2400
D				850 (840)	3600

DME FJR

NM	2	3	4	5	6
ALT	550	860	1180	1500	1820
(HGT)	(533)	(843)	(1163)	(1483)	(1803)

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes / Circling prohibited South-West of RWY.

	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)	370	450	530	610	690	850	980