

| AD 2 LFN.B.1 | Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome <i>Aerodrome location indicator - name</i> |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------|

AD 2 LFNB.2 Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data*AD 2 LFNB.3 Horaires *Operational hours*AD 2 LFNB.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*AIRAC AMDT 06/25

## AD 2 LFNB .5

Services aux passagers *Passenger facilities*

|   |                                                              |        |       |
|---|--------------------------------------------------------------|--------|-------|
| 1 | Hôtels                                                       |        |       |
| 2 | Restaurants                                                  | Sur AD | At AD |
| 3 | Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>       |        |       |
| 4 | Services médicaux / <i>Medical facilities</i>                |        |       |
| 5 | Services bancaires et postaux<br><i>Bank and Post Office</i> |        |       |
| 6 | Office de tourisme / <i>Tourist office</i>                   |        |       |
| 7 | Observations / <i>Remarks</i>                                |        |       |

## AD 2 LFNB .6

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

|   |                                                                                                   |          |           |
|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----------|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br><i>AD level for fire fighting</i>                                          | 1        |           |
| 2 | Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>                                                     |          |           |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br><i>Capability for removal of disabled aircraft</i> |          |           |
| 4 | Observations / <i>Remarks</i>                                                                     | HOR AFIS | AFIS SKED |

AD 2 LFNB .7 **évaluation 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>                                                                                |  |
| 2 | Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>                                                                                   |  |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i> |  |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>                                       |  |
| 5 | Observations / <i>Remarks</i>                                                                                                         |  |

## AD 2 LFNB .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>  | Bitume.       | Asphalt. |
|   | Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i> | 5 TRSI        |          |
| 2 | Largeur TWY / <i>TWY width</i>                         | TWY A : 9.3 m |          |
|   | Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>                | Bitume.       | Asphalt. |
|   | Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>               | 5 TRSI        |          |
| 3 | Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>              |               |          |
|   | Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>                |               |          |
| 4 | Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>    |               |          |
| 5 | Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>    |               |          |
| 6 | Observations / <i>Remarks</i>                          |               |          |

## AD 2 LFNB .9

Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

|   |                                                                                                    |                           |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 1 | ID postes de stationnement<br><i>Aircraft stands ID signs</i>                                      |                           |
|   | Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>                                                     |                           |
|   | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br><i>Visual docking/parking guidance system</i> |                           |
| 2 | Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>                                                   |                           |
|   | Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>                                                  | Voir/see AD 2 LFNB .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>                                                                  |                           |
| 4 | Observations / <i>Remarks</i>                                                                      |                           |

## AD 2 LFNB .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 LFNB .11

Renseignements météorologiques *Meteorological information*

|    |                                                                     |                       |
|----|---------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| 1  | Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>                   |                       |
| 2  | Horaires de service / <i>Hours of service</i>                       | voir/see AD 2 LFNB .3 |
|    | Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>                 |                       |
| 3  | Centre MET responsable des TAF<br><i>Office in charge of TAF</i>    |                       |
|    | Période de validité / <i>Validity period</i>                        |                       |
| 4  | Type de prévision d'atterrissage<br><i>Type of landing forecast</i> |                       |
|    | Périodicité / <i>Interval of issuance</i>                           |                       |
| 5  | Briefing, consultation                                              |                       |
| 6  | Documentation de vol / <i>Flight documentation</i>                  |                       |
|    | Langue utilisée / <i>Language used</i>                              |                       |
| 7  | Cartes, autres informations<br><i>Charts, other information</i>     |                       |
| 8  | Équipement complémentaire<br><i>Supplementary equipment</i>         |                       |
| 9  | Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>                  |                       |
| 10 | Informations complémentaires<br><i>Additional information</i>       |                       |

AD 2 LFNB.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                                                           |
| 12     | 126 (124)            | 1285 x 30             | 5 t<br>revêtue / paved                    |                      | 44°30'16.81"N 003°31'35.33"E<br>( 44°30'12.93"N 003°31'42.92"E )<br>-----<br>GUND NIL | THR : 3325ft<br>DTHR : 3320ft                               |
| 30     | 306 (304)            | 1285 x 30             | 5 t<br>revêtue / paved                    |                      | 44°29'52.61"N 003°32'22.73"E<br>( 44°29'57.01"N 003°32'14.09"E )<br>-----<br>GUND NIL | THR : 3362ft<br>DTHR : 3355ft                               |
| 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                                                          |
| 12     | NIL                  | NIL                   | NIL                                       | NIL                  | NIL                                                                                   | NIL                                                         |
| 30     | NIL                  | NIL                   | NIL                                       | NIL                  | NIL                                                                                   | NIL                                                         |

AD 2 LFNB.13

Distances déclarées Declared distances

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA  | Observations Remarks |
|--------|------|------|------|------|----------------------|
| 12     | 1285 | 1285 | 1285 | 1079 |                      |
| 30     | 1285 | 1285 | 1285 | 1050 |                      |

AD 2 LFNB.14

Balises d'approche et de piste Approach and runway lighting

| RWY ID | APCH                         |                    | THR couleur colour | PAPI/VASIS          | MEHT              | TDZ Longueur Length | Balise axiale Centerline LGT |                    |                |                     |
|--------|------------------------------|--------------------|--------------------|---------------------|-------------------|---------------------|------------------------------|--------------------|----------------|---------------------|
|        |                              |                    |                    |                     |                   |                     | Longueur Length              | Espacement Spacing | Couleur Colour | Intensité Intensity |
| 12     |                              |                    |                    | PAPI 4.0 ° 7.0 %    | 21 ft             |                     |                              |                    |                |                     |
| 30     |                              |                    |                    | PAPI 4.2 ° 7.3 %    | 33 ft             |                     |                              |                    |                |                     |
| RWY ID | Balise latéral Edge lighting |                    |                    |                     | Extrémité RWY end |                     | SWY                          |                    |                |                     |
|        | Longueur Length              | Espacement Spacing | Couleur Colour     | Intensité Intensity | Couleur Colour    |                     | Longueur Length              | Couleur Colour     |                |                     |
| 12     | 1300 m                       | 60 m               | W                  | LIL                 | R                 |                     |                              |                    |                |                     |
| 30     | 1300 m                       | 60 m               | W                  | LIL                 | R                 |                     |                              |                    |                |                     |

AD 2 LFNB.15

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

|   |                                                                                           |                                  |
|---|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| 1 | ABN<br>IBN                                                                                |                                  |
| 2 | Té d'atterrissage / LDI<br>Anémomètre / Anemometer                                        |                                  |
| 3 | Balise axiale TWY / TWY centre line lighting<br>Balise latéral TWY / TWY edge lighting    | B LIL                            |
| 4 | Alimentation de secours / Secondary power unit<br>Temps de commutation / Switch-over time | 13 SEC                           |
| 5 | Observations / Remarks                                                                    | Raquette/Turn around pad : B LIL |

AD 2 LFNB.16

Aire de poser pour hélicoptères Helicopter landing area

|   |             |  |
|---|-------------|--|
| 1 | Description |  |
|---|-------------|--|

AD 2 LFNB.17

Espaces ATS ATS airspaces

| Identification et limites latérales Identification and lateral limits | Classe Class | Limites verticales Vertical limits | Service / Service Indicatif d'appel (langue) Call-sign (language) | Observations Remarks |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------|
|                                                                       | G            |                                    |                                                                   | NIL                  |

AD 2 LFNB.18

Moyens de radiocommunication ATS ATS radiocommunication facilities

| Service | Indicatif d'appel (langue) Call-sign (language) | FREQ        | HOR | Observations Remarks |
|---------|-------------------------------------------------|-------------|-----|----------------------|
| AFIS    | MEDE Information (FR)<br>MEDE Information (EN)  | 119.605 MHz | HO  |                      |
| A/A     | MEDE (FR)                                       | 119.605 MHz | HX  | Absence AFIS         |

AD 2 LFNB.19

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

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | AL | Portée Coverage | RDH (pente) (slope) | Situation Location |  |
|----------------|----|------|-----|--------------|----|-----------------|---------------------|--------------------|--|
|                |    |      |     |              |    |                 |                     |                    |  |

## AD 2 LFNB.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

## Activités particulières

Activité remorquage planeur RWY 12 et 30.

Activité montgolfière.

## Special activities

Towing glider activity RWY 12 and 30.

Hot Air Balloon activity.

## AD 2 LFNB.21

Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

## AD 2 LFNB.22

Procédures de vol *Flight procedures*

## 22.1 EXIGENCES OPERATIONNELLES POUR TOUT EXPLOITANT DE TRANSPORT AERIEN FRANÇAIS OU ETRANGER :

- La reconnaissance de site ou l'entraînement sur un simulateur pourvu d'un visuel spécifique approuvé à cet effet est obligatoire par les commandants de bord. La reconnaissance doit couvrir toutes les procédures d'utilisation de l'aérodrome prévues par l'exploitant. A défaut, toute approche ou décollage s'effectuera en conditions météorologiques minimales plafond 2000 ft et visibilité 5000 m de jour uniquement.

- Décollage RWY 12 et 30 (avions multimoteurs de moins de 5700 kg et de moins de 10 passagers). Les exploitants d'appareils dont les performances en cas de panne moteur au décollage ne permettent pas de franchir les obstacles, avec les marges réglementaires, devront définir et inclure dans leur manuel d'exploitation des minimums opérationnels (visibilité et plafond) de décollage permettant d'éviter les obstacles à vue en cas de panne.

- Tous les exploitants doivent établir des consignes précises d'utilisation de l'aérodrome.

- L'existence et l'application de ces consignes sont susceptibles de vérification lors de contrôles effectués par la DGAC.

## 22.2 VOLS AU DEPART

## Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 12 : Monter à 7.1% (1) RM 124° jusqu'à 5100 (1740) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Relief surmonté de végétation de 4751 ft dans le QDR 134° de la DER à 6550 m.

RWY 30 : Départ dans l'axe et secteur Sud-Ouest de l'axe : monter à 8% (2) RM 304° jusqu'à 4200 (840) puis route directe secteur Sud-Ouest en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) Relief surmonté de végétation de 3547 ft à 900 m de la DER à 200 m de l'axe gauche.

Départ secteur Nord-Est de l'axe : monter à 8% (3) RM 304° jusqu'à 4600 (1240) puis route directe secteur Nord-Est en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(3) Relief surmonté de végétation à une altitude de 3547 ft à 900 m de la DER à 200 m à gauche de l'axe impose une pente théorique de montée de 8% et l'obstacle de 5387 ft dans le QDR 001° de l'ARP à 15200 m impose le maintien de cette pente jusqu'à 4600 ft.

## 22.3 VOLS A L'ARRIVEE

MVL interdites de nuit.

## 22.1 OPERATIONAL REQUIREMENT FOR ALL FRENCH AND FOREIGN TRANSPORT AIRCRAFT OPERATING AGENCY :

- The recognition of the site or training on a simulator equipped with a specific approved visual is compulsory for the CDB. The recognition must cover all the use procedure of the airfield planned by the manager. If it is not available, each approach or take off will be performed with the minimal meteorological conditions : ceiling 2000 ft, visibility 5000 m, by day only.

- Takeoff RWY 12 and 30 (multi-engine under 5700 kg and 10 passengers). Aircraft operating agency which performance in case of engine failure during take off do not permit to clear the obstacles, with statutory margins, must define and include take off operational minima (visibility and ceiling) in their exploitation manual enabling to avoid the obstacle in case of failure.

- All aircraft operating agency must establish precise use instructions of the airfield.

- The existence and the application of these instructions are likely to be checked during DGAC inspection.

## 22.2 DEPARTING FLIGHTS

## Recommended instructions for IFR departures

RWY 12 : Climb at 7.1% (1) MAG 124° up to 5100 (1740) then direct route climbing up to enroute safety altitude.

(1) Relief topped by vegetation 4751 ft on QDR 134° from DER at 6550 m.

RWY 30 : Departure on RWY axis and South-West sector of RWY axis : Climb at 8% (2) MAG 304° up to 4200 (840) then direct route South-West sector climbing up to enroute safety altitude.

(2) Relief topped by vegetation 3547 ft at 900 m from DER at 200 m left of RWY axis.

Departure North-East sector of RWY axis : Climb at 8% (3) MAG 304° up to 4600 (1240) then direct route North-East sector climbing up to enroute safety altitude.

(3) Relief topped by vegetation 3547 ft at 900 m from DER at 200 m left of RWY axis imposes a theoretical slope of 8% and the obstacle of 5387 ft on QDR 001° from ARP at 15200 m imposes keeping of this slope up to 4600 ft.

## 22.3 ARRIVING FLIGHTS

Circling prohibited at night.

## AD 2 LFNB.23

Renseignements supplémentaires *Additional information*

Par vent du Nord, même faible, des conditions aérologiques très difficiles peuvent être rencontrées durant l'approche finale RWY 30.

Décollage RWY 30 : présence d'obstacles proches élevés.

Approche directe : pente d'approche finale 4° (7 %).

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Péril animalier : NIL.

By Northern wind, even light, some very difficult aerologic conditions could be encountered during final approach RWY 30.

Takeoff RWY 30 : presence of immediate high obstacles.

Straight-in approach : final approach slope 4° (7 %).

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Wildlife strike hazard : NIL.

## AD 2 LFNB.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 LFNB.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<br><i>PROCEDURE IDENTIFICATION</i> | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br><i>LINE OF OPERATIONAL MINIMA</i> |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / see IAC Charts in AD 2.24            |                                                                       |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME

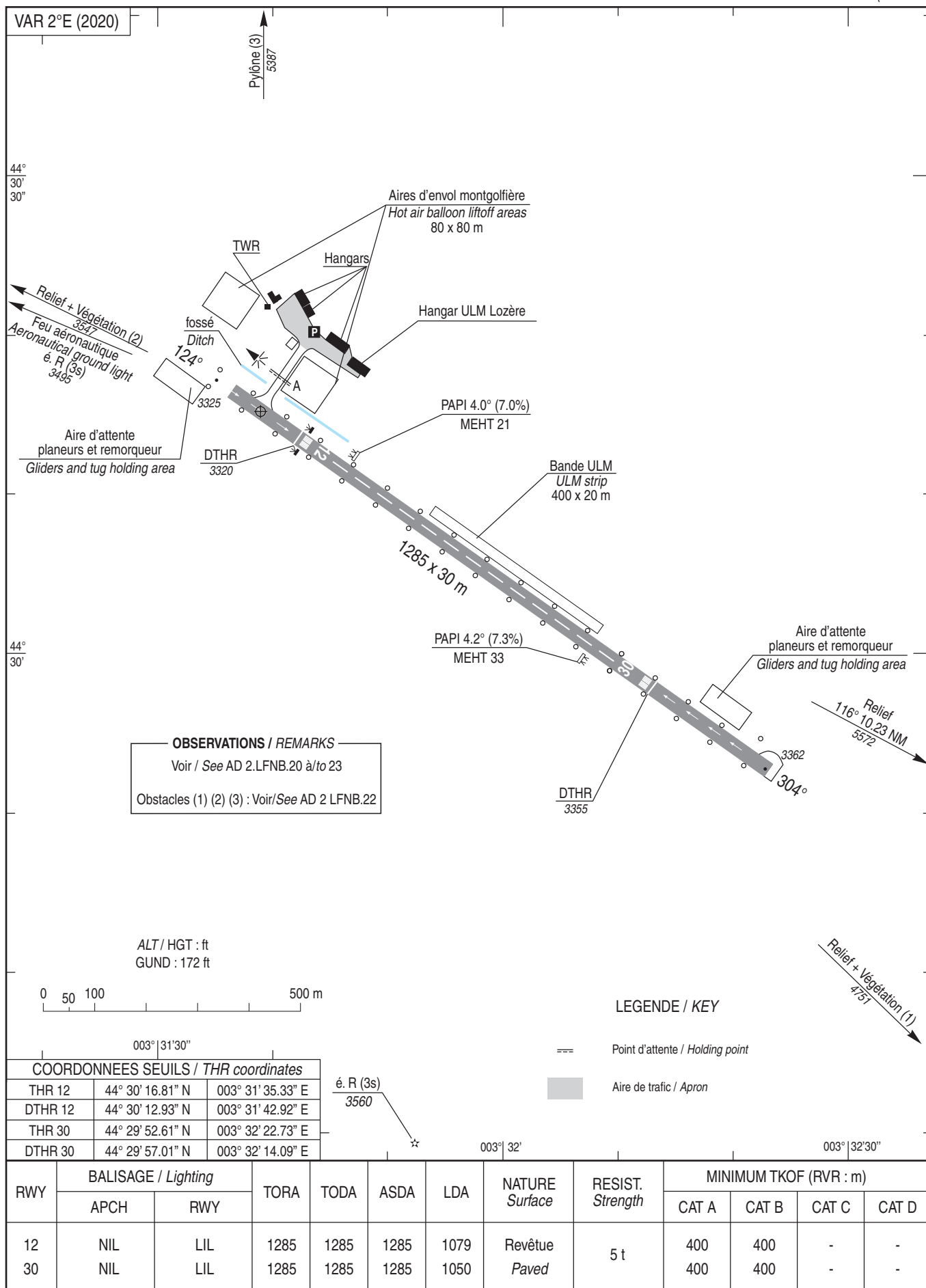
AFIS : MENDE Information 119.605

MENDE BRENOUX

Aerodrome chart

44 30 15 N - 003 31 39 E

ALT AD : 3362 (121 hPa)



DATA

MENDE BRENOUX

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES  
*Way-points / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br><i>Coordinates</i> | RNAV | CONV |
|----------------|-----------------------------------|------|------|
| MEN            | REF ENR 4.1                       | X    | X    |
| NB502          | 44°42'58.7" N 003°16'13.6" E      | X    |      |
| INB12          | 44°38'53.9" N 003°14'38.3" E      | X    |      |
| FNB12          | 44°35'10.6" N 003°21'58.7" E      | X    |      |
| RW12           | 44°30'12.93" N 003°31'42.92" E    | X    |      |
| NB510          | 44°29'10.5" N 003°33'45.0" E      | X    |      |


**SERVICE  
DE L'INFORMATION  
AERONAUTIQUE**

## Input data

|                                     |               |
|-------------------------------------|---------------|
| Operation Type                      | 0             |
| SBAS Provider                       | 1             |
| Airport Identifier                  | LFNB          |
| Runway                              | 12            |
| Runway Direction                    | 0             |
| Approach Performance Designator     | 0             |
| Route Indicator                     |               |
| Reference Path Data Selector        | 0             |
| Reference Path Identifier           | E12A          |
| LTP/FTP Latitude                    | 443012,9310N  |
| LTP/FTP Longitude                   | 0033142,9200E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 1064,3        |
| FPAP Latitude                       | 442941,0190N  |
| Delta FPAP Latitude (seconds)       | -31,9120      |
| FPAP Longitude                      | 0033245,3590E |
| Delta FPAP Longitude (seconds)      | 62,4390       |
| Threshold Crossing Height           | 15,00         |
| TCH Units Selector                  | 1             |
| Glidepath Angle (degrees)           | 4,00          |
| Course Width (metres)               | 105           |
| Length Offset (metres)              | 600           |
| HAL (metres)                        | 40            |
| VAL (metres)                        | 50            |

## Output data

|                      |                                                                                                                                  |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Data Block           | 10 02 0E 06 0C 0C 00 00 01 32<br>31 05 86 4F 19 13 90 A9 83 01<br>93 3D B0 06 FF CE E7 01 2C 81<br>90 01 64 4B C8 FA CC 50 7D 8D |
| Calculated CRC Value | CC 50 7D 8D                                                                                                                      |

## Required Additional Data

|                                     |        |
|-------------------------------------|--------|
| ICAO Code                           | LF     |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 1012,0 |
| FPAP Orthometric Height (metres)    | 1012,0 |

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

## MENDE BRENOUX

Instrument approach

CAT A B

ALT AD : 3362, DTHR : 3320 (119 hPa)

RNP RWY 12

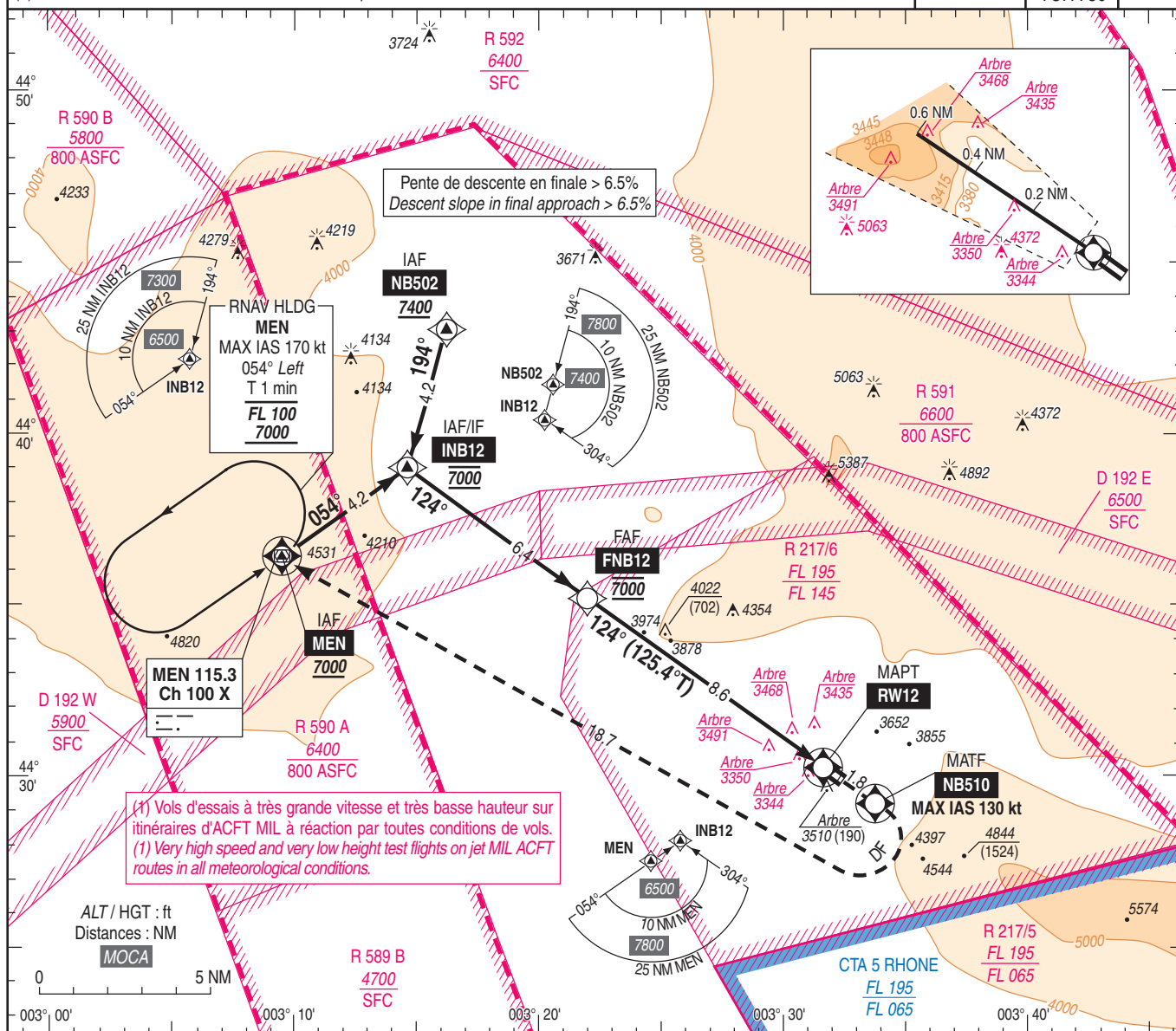
APP : MONTPELLIER Approche / Approach : voir/see AD 2 LFMT COM 01

TWR : NIL (AD non contrôlé / AD not controlled)

AFIS : MENDE Information 119.605 (1)

(1) Procédure interdite hors HOR AFIS / Procedure prohibited outside AFIS SKED

RNP APCH

EGNOS  
Ch 83551  
E12A  
TCH : 50VAR  
2°E  
(2020)

API : Monter direct vers NB510 puis tourner à droite direct vers MEN  
MAX IAS 130 kt pour intégrer l'attente à 7000 (3680).  
Monter à 5300 (1980) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb direct to NB510 then turn right direct to MEN  
MAX IAS 130 kt then enter the holding at 7000 (3680).  
Climb up to 5300 (1980) prior to level acceleration.

→ DTHR (NM) 15.0 8.6 5.6 0

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

REF HGT : ALT DTHR

| CAT | (2)(3)      |      |     | (2)(3)      |      |      | (3)         |      |      | DIST RWY 12 |             |             |             |             |
|-----|-------------|------|-----|-------------|------|------|-------------|------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|     | DA (H)      | RVR  | OCH | MDA (H)     | RVR  | OCH  | MDA (H)     | VIS  | OCH  | NM          | 8           | 7           | 6           | 5           |
| A   | 4210 (890)  | 2400 | 810 | 4390 (1070) | 2400 | 1067 | 4390 (1070) | 2400 | 1067 | ALT         | 6770 (3450) | 6345 (3025) | 5920 (2600) | 5495 (2175) |
| B   | 4780 (1460) |      | 900 | 4890 (1570) | 5000 | 1568 | 4890 (1570) | 5000 | 1568 | (HGT)       |             |             |             | 5070 (1750) |

Observations / Remarks : (2) PAPI U/S : Procédure inutilisable / Procedure unavailable. (3) HJ seulement / HJ only.

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

|              |        |                    |                    |                    |                     |                     |                     |                     |
|--------------|--------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| FAF - DTHR   | 8.6 NM | 70 kt<br>07 min 20 | 80 kt<br>06 min 25 | 90 kt<br>05 min 42 | 100 kt<br>05 min 08 | 110 kt<br>04 min 40 | 120 kt<br>04 min 17 | 130 kt<br>03 min 57 |
| VSP (ft/min) |        | 500                | 570                | 640                | 710                 | 780                 | 850                 | 920                 |