

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

|   |                                                                         |                                                                                         |
|---|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Position GEO ARP                                                        | 43°32'47"N 006°57'15"E                                                                  |
|   | Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>                                | TWR                                                                                     |
| 2 | Direction, distance de la ville<br><i>Direction, distance from city</i> | 3.2 NM W CANNES                                                                         |
| 3 | Altitude de référence / <i>Reference elevation</i>                      | 14 ft                                                                                   |
|   | Température de référence / <i>Reference temperature</i>                 | 27 ° C                                                                                  |
| 4 | Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>                          | 160 ft                                                                                  |
| 5 | Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i>                      | 2.9454°E                                                                                |
|   | Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>                | 2025 (0.116°)                                                                           |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>                         | AEROPORTS COTE D'AZUR (ACA)                                                             |
|   | Adresse / <i>Address</i>                                                | Aéroport Cannes-Mandelieu<br>N°1<br>245, avenue Francis Tonner<br>06150 CANNES LA BOCCA |
|   | Telephone                                                               | +33 (0) 493 904 110                                                                     |
|   | FAX                                                                     |                                                                                         |
|   | TELEX                                                                   | E-mail : operations-acm@cote-azur.aeroport.fr                                           |
|   | AFS                                                                     | LFMDXHAX-CEQAPXH                                                                        |
| 7 | Type de trafic / <i>Type of traffic</i>                                 | IFR, VFR                                                                                |
| 8 | Observations / <i>Remarks</i>                                           |                                                                                         |

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

|    |                                             |                                                                                                                                         |                                                                                                                 |
|----|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                                             | Horaires Operational hours                                                                                                              |                                                                                                                 |
| 1  | Gestionnaire de l'AD / AD administration    |                                                                                                                                         |                                                                                                                 |
| 2  | Douanes et police / Customs and immigration | A la demande                                                                                                                            | On request                                                                                                      |
| 3  | Services de santé / Health and sanitary     | Prestation non assurée.                                                                                                                 | Service not provided.                                                                                           |
| 4  | BIA, BRIA / AIS briefing office             | BORDEAUX (voir/see GEN)                                                                                                                 |                                                                                                                 |
| 5  | BDP / ARO                                   |                                                                                                                                         |                                                                                                                 |
| 6  | Bureau MET / MET briefing office            | NEANT                                                                                                                                   |                                                                                                                 |
| 7  | ATS                                         | ETE : 0600 jusqu'au plus tard de 1800 ou CS + 30, HIV : 0700-1900                                                                       | SUM: 0600 to the latest of 1800 or SS + 30, WIN: 0700-1900                                                      |
| 8  | Avitaillement / Fueling                     | HOR ATS<br>TEL : 04 93 90 42 02                                                                                                         | ATS SKED<br>TEL : 04 93 90 42 02                                                                                |
| 9  | Services de manutention / Handling          | Horaires d'ouverture de l'aérogare.<br>HOR assistance FBO :<br>- ETE : 0430 jusqu'au plus tard de 1800 ou CS+30<br>- HIV : 0530 - 1900. | AD opening hours.<br>Handling FBO SKED :<br>- SUM : 0430 to the latest of 1800 or SS+30<br>- WIN : 0530 - 1900. |
| 10 | Sûreté / Safety                             | PARIF : H24 : accès 0600-2100, surveillance 2100-0600<br>Zone nord : de 0700 à la fermeture.                                            | PARIF : H24 : access 0600-2100, surveillance 2100-0600<br>North area : from 0700 to closing                     |
| 11 | Dégivrage / De-icing                        | Prestation non assurée.                                                                                                                 | Service not provided.                                                                                           |
| 12 | Observations / Remarks                      | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS                                                         | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED                                                                        |

**AD 2 LFMD.4**

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

|   |                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br><i>Cargo handling facilities</i>                      | NIL                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br><i>Fuel and oil types</i>                        | Carburants: JET A1, AVGAS (100LL)<br>Lubrifiants : disponible.                                                                                                                                                                                                        | Fuel: JET A1, AVGAS (100LL)<br>Lubricants: service provided.                                                                                                                                                                   |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br><i>Fueling facilities and capacities</i>        | 2 camions JET A1 de 20 m3 + 1 camion AVGAS de 11 m3.<br>2 postes fixes AVGAS: 1 poste à carte BP, 1 poste à carte bancaire.                                                                                                                                           | 2 trucks JET A1 20 m3 + 1 truck AVGAS 11 m3.<br>2 fuel dispensers AVGAS: 1 with BP card, 1 with credit card.                                                                                                                   |
| 4 | Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>                                       | Prestation non assurée.                                                                                                                                                                                                                                               | Service not provided.                                                                                                                                                                                                          |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br><i>Hangar space for visiting aircraft</i>           | Hangars H8, H12, H14, H16                                                                                                                                                                                                                                             | Hangars H8, H12, H14, H16                                                                                                                                                                                                      |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br><i>Repair facilities for visiting aircraft</i> | Bombardier, Cessna, RPM, Jet Azur, Azur Aéro Assistance, Nice Hélicoptères, Helicopter Maintenance Center, Monaco Maintenance Center                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                |
| 7 | Observations / <i>Remarks</i>                                                          | Pompes fixes uniquement poste AVGAS 100LL :<br>- Poste stationnement 7.1 uniquement par cartes de crédit,<br>- Poste stationnement 7.2 uniquement BP.<br>Aide au démarrage non assurée.<br>Nettoyage intérieur et extérieur aéronef.<br>Sociétés de catering agréées. | Fixed pumps only at AVGAS 100LL station :<br>- Aircraft stand 7.1 only by credit cards,<br>- Aircraft stand 7.2 only by BP.<br>Start-up aid not provided.<br>Inside and outside ACFT cleaning.<br>Approved catering companies. |

**AD 2 LFMD.5**

**Services aux passagers *Passenger facilities***

|   |                                                              |                                                        |                                          |
|---|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1 | Hôtels                                                       | à proximité                                            | in the vicinity                          |
| 2 | Restaurants                                                  | Sur AD, à proximité                                    | On AD, in the vicinity.                  |
| 3 | Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>       | Taxis, location de voitures, limousines, hélicoptères. | Taxi, car rental, limousine, helicopter. |
| 4 | Services médicaux / <i>Medical facilities</i>                | Prestation non assurée                                 | Service not provided                     |
| 5 | Services bancaires et postaux<br><i>Bank and Post Office</i> | Distributeur automatique de billets                    | ATM                                      |
| 6 | Office de tourisme / <i>Tourist office</i>                   | Prestation non assurée                                 | Service not provided                     |
| 7 | Observations / <i>Remarks</i>                                | Parking voiture clôturé                                | Fenced car park                          |

**AD 2 LFMD.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>                                          | 4                                                                                            |                                                                               |
| 2 | Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>                                                     | VIM 24<br>VIP 2.5<br>semi rigide 140 CH                                                      | VIM 24<br>VIP 2.5<br>Rigid inflatable boat 140 hp                             |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br><i>Capability for removal of disabled aircraft</i> | Moyens de relevage pour des appareils jusqu'à 5 tonnes, réalisé uniquement par l'assistance. | Means for breakdown recovery for ACFT up to 5 t, performed only by handlings. |
| 4 | Observations / <i>Remarks</i>                                                                     | <b>HOR RFFS = HOR ATS</b>                                                                    | <b>RFFS SKED = ATS SKED</b>                                                   |

**AD 2 LFMD.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>                                                                                | Prestation non assurée.                                                                                                                                                                                  | Service not provided.                                                                                                                                                                                     |
| 2 | Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>                                                                                   | Prestation non assurée.                                                                                                                                                                                  | Service not provided.                                                                                                                                                                                     |
| 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>                                       | 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<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Prestation non assurée. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Service not provided. |

## AD 2 LFMD.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>  | Bitumeux                                                                                                                                                                                                                               | asphalt                                                                                                                                                                                                                                |
|   | Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i> | ECHO : 1,4 t RSI<br>NE : 29 F/A/W/T<br>TANGO extension : 4 F/C/W/T<br>TANGO lignes 1 et 2 : 9 F/B/W/T<br>TANGO postes 1 A et 2 A : 20 F/B/W/T<br>TANGO lignes 3 à 5 : 14 F/B/W/T<br>TANGO lignes 6 et 7 : 12 F/B/W/T<br>LIMA : 3 t RSI | ECHO : 1,4 t RSI<br>NE : 29 F/A/W/T<br>TANGO extension : 4 F/C/W/T<br>TANGO lines 1 and 2 : 9 F/B/W/T<br>TANGO posts 1 A and 2 A : 20 F/B/W/T<br>TANGO lines 3 to 5 : 14 F/B/W/T<br>TANGO lines 6 and 7 : 12 F/B/W/T<br>LIMA : 3 t RSI |
| 2 | Largeur TWY / <i>TWY width</i>                         | A1, A2, A3, A5, A7, B1, B2, B5, C5, V, W, WB, WE, YA, YB : 15 m<br>C1, R, Y : 7,5 m<br>C2, YC : 10m<br>C3 : 10,5 m<br>P1, P2 : 15 m                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                        |
|   | Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>                |                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                        |
|   | Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>               | A1, A2 : 26 F/A/W/T<br>A3 : 23 F/B/W/T<br>A5 : 16 F/A/W/T<br>A7 : 19 F/A/W/T<br>B1, B2, B5, C1, C3, C5, Y, YA, YB, YC : PT max 5,7 t<br>V, W : 23 F/B/W/T<br>WB : 28 F/B/W/T<br>WE : 95 F/B/W/T                                        |                                                                                                                                                                                                                                        |
| 3 | Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>              |                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                        |
|   | Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>                |                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                        |
| 4 | Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>    |                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                        |
| 5 | Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>    |                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                        |
| 6 | Observations / <i>Remarks</i>                          | Attention : un marquage spécifique de sûreté est apposé à l'Est de TANGO extension.<br>Voir AD 2 LFMD GMC 01.<br>BRAKES OFF obligatoire sur TANGO.                                                                                     | Caution : a specific security mark is applied to the East of TANGO extension.<br>See AD 2 LFMD GMC 01.<br>BRAKES OFF mandatory on TANGO.                                                                                               |

## AD 2 LFMD.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>                                      | Voir VAC CANNES-MANDELIEU APDC                                           | See VAC CANNES-MANDELIEU APDC                           |
|   | 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> | Marshalling à l'arrivée pour TANGO.                                      | Marshalling at arrival for TANGO.                       |
| 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 LFMD .14/15                                                |                                                         |
| 3 | Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>                                                                  |                                                                          |                                                         |
| 4 | Observations / <i>Remarks</i>                                                                      | Sur les TWY, la clairance contrôle prévaut sur les signes du marshaller. | On the TWY, ATC clearance overrides marshaller's signs. |

## AD 2 LFMD.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.                                                                                                                                                                |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | For aerodromes listed in Annex I of l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6). |

AD 2 LFMD.11

Renseignements météorologiques Meteorological information

|    |                                                                     |                                                                                  |                                                                                |  |
|----|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--|
| 1  | Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>                   | NICE COTE D'AZUR                                                                 |                                                                                |  |
| 2  | Horaires de service / <i>Hours of service</i>                       | voir/see AD 2 LFMD .3                                                            |                                                                                |  |
|    | Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>                 | NEANT                                                                            |                                                                                |  |
| 3  | Centre MET responsable des TAF<br><i>Office in charge of TAF</i>    | NICE COTE D'AZUR                                                                 |                                                                                |  |
|    | Période de validité / <i>Validity period</i>                        | 24<br>03-09-15<br>HIV/WIN : CNL 19<br>ETE/SUM : CNL 21                           |                                                                                |  |
| 4  | Type de prévision d'atterrissage<br><i>Type of landing forecast</i> | TREND                                                                            |                                                                                |  |
|    | Périodicité / <i>Interval of issuance</i>                           | HIV : TREND entre 0300 et 1900<br>ETE : TREND entre 0300 et 2100                 | WIN : TREND between 0300 and 1900<br>SUM : TREND between 0300 and 2100         |  |
| 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<br><i>Charts, other information</i>     | P - W<br>AD WARNING<br>0300-1900 HIVER<br>AD WARNING 0300-2100 ETE<br>METAR AUTO | P - W<br>AD WARNING<br>0300-1900 WIN<br>AD WARNING 0300-2100 SUM<br>METAR AUTO |  |
| 8  | Equipement complémentaire<br><i>Supplementary equipment</i>         | AEROWEB<br>AEROWEB PRO                                                           |                                                                                |  |
| 9  | Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>                  | TWR                                                                              |                                                                                |  |
| 10 | Informations complémentaires<br><i>Additional information</i>       | TEL MET (IFR) : 04 92 29 48 55.                                                  |                                                                                |  |

AD 2 LFMD.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                                                           |
| 04                                                                                                                                                                                         | 045 (043)            | 760 x 18              | 5.7 t<br>revêtue / paved                  |                      | 43°32'36.28"N 006°57'12.14"E<br>( 43°32'38.34"N 006°57'14.99"E )<br>-----<br>GUND NIL | THR : 7ft<br>DTHR : 8ft                                     |
| 22                                                                                                                                                                                         | 225 (223)            | 760 x 18              | 5.7 t<br>revêtue / paved                  |                      | 43°32'53.80"N 006°57'36.42"E<br>( 43°32'53.17"N 006°57'35.54"E )<br>-----<br>GUND NIL | THR : 10ft<br>DTHR : 10ft                                   |
| 17                                                                                                                                                                                         | 173 (170)            | 1540 x 45             | 26 F/A/W/T<br>revêtue / paved             |                      | 43°33'15.90"N 006°56'58.96"E<br>( 43°33'12.05"N 006°56'59.64"E )<br>-----<br>GUND NIL | THR : 14ft<br>DTHR : 13ft                                   |
| 35                                                                                                                                                                                         | 353 (350)            | 1540 x 45             | 26 F/A/W/T<br>revêtue / paved             |                      | 43°32'26.41"N 006°57'07.73"E<br>( 43°32'35.47"N 006°57'06.12"E )<br>-----<br>GUND NIL | THR : 7ft<br>DTHR : 8ft                                     |
| 17L                                                                                                                                                                                        | 173 (170)            | 550 x 50              | non revêtue / not paved                   |                      | 43°32'58.04"N 006°57'05.91"E<br>-----<br>GUND NIL                                     | THR : 11ft                                                  |
| 35R                                                                                                                                                                                        | 353 (350)            | 550 x 50              | non revêtue / not paved                   |                      | 43°32'39.55"N 006°57'09.19"E<br>-----<br>GUND NIL                                     | THR : 8ft                                                   |
| 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                                                          |
| 04                                                                                                                                                                                         | NIL                  | NIL                   | NIL                                       | NIL                  | NIL                                                                                   | (1)                                                         |
| 22                                                                                                                                                                                         | NIL                  | NIL                   | NIL                                       | NIL                  | NIL                                                                                   | NIL                                                         |
| 17                                                                                                                                                                                         | NIL                  | NIL                   | 60                                        | NIL                  | NIL                                                                                   | (2)                                                         |
| 35                                                                                                                                                                                         | NIL                  | NIL                   | 200                                       | NIL                  | NIL                                                                                   | (3)                                                         |
| 17L                                                                                                                                                                                        | NIL                  | NIL                   | NIL                                       | NIL                  | NIL                                                                                   | NIL                                                         |
| 35R                                                                                                                                                                                        | NIL                  | NIL                   | NIL                                       | NIL                  | NIL                                                                                   | NIL                                                         |
| (1) RWY 04/22 :<br>Pression maximale admissible des pneus : train principal 98 PSI, roulette de nez 125 PSI.<br>Maximum permissible tyres pressure : main gear 98 PSI, nose wheel 125 PSI. |                      |                       |                                           |                      |                                                                                       |                                                             |
| (2) Absence de RESA en bout de piste 17.<br>Absence of RESA at the end of RWY 17.                                                                                                          |                      |                       |                                           |                      |                                                                                       |                                                             |
| (3) Absence de RESA en bout de piste 35.<br>Absence of RESA at the end of RWY 35.                                                                                                          |                      |                       |                                           |                      |                                                                                       |                                                             |

## AD 2 LFMD.13

Distances déclarées *Declared distances*

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA  | Observations <i>Remarks</i> |
|--------|------|------|------|------|-----------------------------|
| 04     | 760  | 760  | 760  | 660  |                             |
| 22     | 760  | 760  | 760  | 730  |                             |
| 17     | 1540 | 1600 | 1540 | 1420 |                             |
| 35     | 1540 | 1740 | 1540 | 1260 |                             |
| 17L    | 550  | 550  | 550  | 550  |                             |
| 35R    | 550  | 550  | 550  | 550  |                             |

## AD 2 LFMD.14

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

| RWY ID | APCH                                  | THR<br>couleur<br><i>colour</i> | PAPI/VASIS               | MEHT                          | TDZ<br>Longueur<br><i>Length</i> | Balisage axial <i>Centerline LGT</i> |                              |                          |                               |
|--------|---------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------------------|
|        |                                       |                                 |                          |                               |                                  | Longueur<br><i>Length</i>            | Espacement<br><i>Spacing</i> | Couleur<br><i>Colour</i> | Intensité<br><i>Intensity</i> |
| 17     | NIL                                   | G                               | PAPI 4.0 ° 7.0 %         | 50 ft                         | nil                              | NIL                                  | nil                          | NIL                      | NIL                           |
| 35     | NIL                                   | G                               | PAPI 4.0 ° 7.0 %         | 46 ft                         | nil                              | NIL                                  | nil                          | NIL                      | NIL                           |
| RWY ID | Balisage latéral <i>Edge lighting</i> |                                 |                          |                               | Extrémité <i>RWY end</i>         |                                      | SWY                          |                          |                               |
|        | Longueur<br><i>Length</i>             | Espacement<br><i>Spacing</i>    | Couleur<br><i>Colour</i> | Intensité<br><i>Intensity</i> | Couleur<br><i>Colour</i>         |                                      | Longueur<br><i>Length</i>    | Couleur<br><i>Colour</i> |                               |
| 17     | 1540 m                                | 60 m                            | W                        | LIH                           | R                                |                                      | NIL                          | NIL                      | (1)                           |
| 35     | 1540 m                                | 60 m                            | W                        | LIH                           | R                                |                                      | NIL                          | NIL                      | (2)                           |

(1) PAPI RWY 17 : Portée réduite à 11 km / Range reduced to 11 km.

(2) Balisage latéral : de couleur jaune dans les 513 derniers mètres.

Edge lighting : yellow over the last 513 metres.

PAPI RWY 35 :

Obligatoire pour tout trafic. Indisponible en dehors des horaires de service du CTL. Divergence à l'Est par rapport à l'axe de piste : 5°.

Mandatory for all traffic. Not available outside ATC SKED. Offset 5° East from RWY centreline.

## AD 2 LFMD.15

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

|   |                                                       |                                                                                                                              |
|---|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | ABN                                                   | NIL                                                                                                                          |
|   | IBN                                                   | NIL                                                                                                                          |
| 2 | Té d'atterrissage / <i>LDI</i>                        | NIL                                                                                                                          |
|   | Anémomètre / <i>Anemometer</i>                        | NIL                                                                                                                          |
| 3 | Balisage axial TWY / <i>TWY centre line lighting</i>  | NIL                                                                                                                          |
|   | Balisage latéral TWY / <i>TWY edge lighting</i>       | A1, A2, A3, A5, A7, W, V, B5, C5                                                                                             |
| 4 | Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i> | Alimentation auxiliaire-secours inversée en cas d'orage. / Secondary power supply-opposite switching when stormy conditions. |
|   | Temps de commutation / <i>Switch-over time</i>        | 15 s MAX                                                                                                                     |
| 5 | Observations / <i>Remarks</i>                         | Feux à éclats QFU 17, 35. / Flashing lights QFU 17, 35.                                                                      |

## AD 2 LFMD.16

Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

|   |             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Description | Présence de deux parties de la piste 04/22 dédiées aux atterrissages et décollages hélicoptères, non matérialisées, bordées chacune d'une aire de sécurité de 4 m non matérialisée, dénommées aires DELTA.<br>- DELTA SIERRA, depuis 18 m après le seuil décalé 04 (axe de la route de service) jusqu'à la bordure Ouest du point d'arrêt B2 : longueur 385 m et largeur 30 m.<br>- DELTA NOVEMBRE, à partir du seuil 22 jusqu'à la bordure Ouest du point d'arrêt B2 : longueur 270 m et largeur 30 m.<br>Observations : voir VAC HELISTATIONS. | Presence of two unmarked parts of RWY 04/22 dedicated to helicopter take-off and landing, bordered by a 4 metres wide unmarked safety area, called "DELTA" areas.<br>- DELTA SIERRA, from 18 metres after DTHR 04 (in the service road axis) to holding point B2 : length 385 metres, width 30 metres.<br>- DELTA NOVEMBRE, from THR 22 to holding point B2 : length 270 metres, width 30 metres.<br>Remarks : see VAC HELISTATIONS. |
|---|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## AD 2 LFMD.17

Espaces ATS *ATS airspace*

| Identification et limites latérales<br><i>Identification and lateral limits</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Classe<br><i>Class</i> | Limites verticales<br><i>Vertical limits</i> | Service / Service<br>Indicatif d'appel (langue)<br><i>Call-sign (language)</i> | Observations<br><i>Remarks</i>                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| <b>CTR CANNES partie 1</b><br>43°38'32"N , 007°00'00"E - 43°32'18"N ,<br>007°03'12"E - 43°31'15"N , 007°06'00"E -<br>43°25'14"N , 006°53'18"E - 43°27'06"N ,<br>006°51'30"E - 43°30'43"N , 006°49'50"E -<br>43°31'37"N , 006°50'34"E - arc horaire de 5 NM<br>de rayon centré sur 43°32'48"N , 006°57'14"E ( ARP CANNES ) - 43°37'36"N , 006°55'24"E -<br>43°38'32"N , 007°00'00"E | D                      | 2500ft AMSL<br>-----<br>SFC                  | TWR<br><br>CANNES Tour (FR)<br>CANNES Tower (EN)                               | 0700 - au plus tard de 1900 ou SS+30<br>SUM : -1HR |
| <b>CTR CANNES partie 2</b><br>43°31'15"N , 007°06'00"E - 43°28'51"N ,<br>007°06'00"E - 43°23'18"N , 006°55'09"E -<br>43°25'14"N , 006°53'18"E - 43°31'15"N ,<br>007°06'00"E                                                                                                                                                                                                        | D                      | 2500ft AMSL<br>-----<br>800ft AMSL           | TWR<br><br>CANNES Tour (FR)<br>CANNES Tower (EN)                               | 0700 - au plus tard de 1900 ou SS+30<br>SUM : -1HR |

AD 2 LFMD.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br><i>Call-sign (language)</i> | FREQ        | HOR | Observations<br><i>Remarks</i> |
|---------|-----------------------------------------------------------|-------------|-----|--------------------------------|
| TWR     | CANNES Sol (FR)<br><i>CANNES Ground (EN)</i>              | 121.805 MHz | HO  |                                |
| TWR     | CANNES Tour (FR)<br><i>CANNES Tower (EN)</i>              | 118.625 MHz | HO  |                                |
| TWR     | LERINS Tour (FR)<br><i>LERINS Tower (EN)</i>              | 120.780 MHz | HO  |                                |
| VDF     | CANNES Gonio (FR)<br><i>CANNES Homer (EN)</i>             | 118.625 MHz | HO  |                                |
| ATIS    | CANNES (FR)<br><i>CANNES (EN)</i>                         | 130.480 MHz | HO  | TEL : 04 92 19 94 92           |

AD 2 LFMD.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids*

| Type (CAT ILS)                                                                                                                                                                                   | ID  | FREQ       | HOR | Position GEO               | AL    | Portée<br><i>Coverage</i> | RDH (pente)<br><i>(slope)</i> | Situation<br><i>Location</i> |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------|-----|----------------------------|-------|---------------------------|-------------------------------|------------------------------|-----|
| LOC 35 (I)                                                                                                                                                                                       | CMD | 110.35 MHz | H24 | 43°33'23.5"N 006°56'57.6"E | 14 ft |                           |                               |                              | (1) |
| DME 35                                                                                                                                                                                           |     | CH 40Y     | H24 | 43°33'24.3"N 006°57'00.2"E | 28 ft | 25NM FL250                |                               |                              | (2) |
| (1) LOC : à 17 NM/2000 ft couverture LOC limitée à 25° à gauche de l'axe dans le sens de l'atterrissage.                                                                                         |     |            |     |                            |       |                           |                               |                              |     |
| (2) DME : à 17 NM/2000 ft couverture DME limitée à 13° à gauche de l'axe,<br>à 25 NM/2000 ft couverture DME limitée à 8° à gauche de l'axe, 6° à droite de l'axe dans le sens de l'atterrissage. |     |            |     |                            |       |                           |                               |                              |     |

**AD 2 LFMD.20 Règlements de circulation locaux Local traffic regulations****20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

NICE APP assure la fourniture des services de la circulation aérienne de la CTA NICE et de la TMA NICE (cf. ENR 2.1).

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

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

**20.3 MANOEUVRES AU SOL**

Afin de prévenir les incursions, des hotspots ont été identifiés sur la carte AD 2 LFMD ADC 01. Il est recommandé la plus grande vigilance et le respect strict des instructions de roulage. En cas de doute, ne pas hésiter à interroger l'ATC.

TWY A6 et B6 réservés aux hélicoptères en translation par effet de sol limités au Sikorsky 76.

TWY P1 et P2 :

- réservés Sécurité Civile,
- interdits de nuit ou par RVR < 800 m.

DASH 8 Sécurité Civile :

- Atterrissage en RWY 17 et décollage piste uniquement en A2.

Le TWY Y est interdit aux aéronefs dont l'une au moins des conditions ci-dessous est remplie :

- envergure supérieure à 15 m.
- largeur hors tout du train principal supérieure à 4,5 m.

Utilisation de la piste 04/22 interdite aux ACFT dont l'une au moins des conditions suivantes est remplie :

- envergure supérieure à 15 m.
- largeur hors tout du train principal supérieure à 4,5 m.
- distance de référence au décollage supérieure à 800 m.

Départs pistes 17/35 : les décollages depuis les bretelles intermédiaires A3 et A5 sont interdits.

**20.4 PROCEDURES ET METHODES D'EXPLOITATION PARTICULIERES**

L'aéroport de CANNES MANDELIEU présente un certain nombre de caractéristiques topographiques, climatologiques et environnementales qui ont conduit à des choix de procédures et de méthodes d'exploitation. Il est demandé que le commandant de bord ait suivi une instruction à l'ensemble des procédures utilisables et aux caractéristiques de l'infrastructure de l'aérodrome. Il est demandé de classer cet aérodrome en catégorie B en application des critères définis par l'OPS 1.975 relatif à la compétence d'aérodrome.

Le site Internet : [www.cannes.aeroport.fr/ifr-pilot-briefing](http://www.cannes.aeroport.fr/ifr-pilot-briefing) présente un résumé de ces particularités.

Les équipages (et en particulier les pilotes peu habitués au site) doivent en prendre connaissance avant le vol en complément de la documentation officielle. Il est demandé aux pilotes de préparer leur vol avec le plus grand soin avant de venir à Cannes-Mandelieu.

ATTENTION :

- AD interdit aux ACFT non munis de radio.
- AD interdit aux planeurs.
- AD interdit aux ULM.

**20.4.1 Général**

L'aérodrome dispose de deux pistes (17/35 et 04/22). Le QFU 17 est le QFU majoritairement utilisé.

La piste 04/22 est principalement réservée aux hélicoptères.

L'attention des pilotes est attirée sur les différences importantes de vitesse entre les différents aéronefs évoluant dans le circuit d'aérodrome et sont instamment invités à assurer une vigilance visuelle de la prévention des abordages.

Il est à noter une présence importante d'activité hélicoptères, aussi bien sur l'aérodrome que dans la CTR due en particulier à la présence de l'hélistation Quai du Large (LFTL) située au port de Cannes à 2 NM à l'est du circuit d'aérodrome.

Le circuit de l'hélistation de Cannes Quai du Large (LFTL) interfère avec le circuit d'aérodrome de Cannes-Mandelieu.

La capacité du terrain étant limitée du fait de sa configuration, des risques de délais importants des vols IFR sont à prévoir principalement à l'arrivée mais également au départ, les deux étant intimement liés (situation de contre-QFU).

L'aérodrome de Cannes doit faire face tout au long de l'année à des pointes importantes de trafic liées notamment à l'organisation de divers événements

**20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS**

NICE APP provides air traffic services in NICE CTA and NICE TMA (ref. ENR 2.1).

**20.2 ALTIMETER SETTING**

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

**20.3 TAXIING**

In order to prevent runway incursions, the hotspots are indicated on the chart AD 2 LFMD ADC 01. Careful vigilance is recommended and a strict compliance to taxiing instructions. In case of doubt, do not hesitate to contact ATC.

TWY A6 and B6 reserved for helicopters translating by ground effect restricted to Sikorsky 76.

TWY P1 and P2 :

- reserved for Civil security,
- prohibited at night or with RVR < 800 m.

DASH 8 Civil Security :

- Landing RWY 17 and vacate A2 only.

TWY Y prohibited to ACFT complying with, at least, one of the following conditions :

- wingspan over 15 m.
- main gear overall width over 4.5 m.

Use of RWY 04/22 prohibited to ACFT whose one of the following conditions is applicable :

- wingspan over 15 m.
- main gear overall width over 4.5 m.
- TKOF reference distance over 800 m.

Departures RWY 17/35 : takeoffs from intermediate TWY ramps A3 and A5 prohibited.

**20.4 SPECIFIC OPERATING PROCEDURES**

CANNES MANDELIEU Airport has topographical, climatological, and environmental features that require specific procedures and operating methods. Pilots must have followed a training program on current procedures and basic characteristics of the airport's infrastructure. This airport has been classified as Category B as defined by the criteria outlined in OPS 1.975 relative to the competence of the aerodrome.

A summary of these specific procedures can be found on the website: [www.cannes.aeroport.fr/ifr-pilot-briefing](http://www.cannes.aeroport.fr/ifr-pilot-briefing)

In addition to official documentation, crews should familiarize themselves with these procedures before flying to Cannes. This is particularly important for pilots not familiar with the Cannes-Mandelieu Airport. Pilots are asked to carefully prepare their flights before flying to Cannes-Mandelieu Airport.

CAUTION :

- AD prohibited for non-radio equipped ACFT.
- AD prohibited for gliders.
- AD prohibited for microlights.

**20.4.1 General**

The aerodrome has 2 runways (17/35 and 04/22). The QFU 17 is primarily used.

RWY 04/22 is primarily reserved for helicopter use.

Pilots should be aware of the large difference in speeds among the different aircraft in the airfield circuit and should insure a close visual vigilance to prevent any collisions.

It is important to note that there is dense helicopter traffic, both around the airfield and the control zone due to the presence of the Quai du Large (LFTL) heliport located in the Cannes harbor 2 NM east of the aerodrome circuit.

Cannes Quai du Large (LFTL) heliport circuit interfere with Cannes-Mandelieu aerodrome circuit.

The capacity of the airfield is limited because of its configuration. Long delays for IFR flights are anticipated for arrivals principally, but may also occur for departures; both are closely linked (arrivals are in conflict with departures).

Many aeronautical or other events occur throughout the year in Cannes which impact directly on traffic especially at the Cannes-Mandelieu airport

aéronautiques ou non (MIPIM, Festival du Film, Grand Prix de Monaco, Monaco Yacht Show, etc).

Pendant ces événements, des mesures de coordination des horaires peuvent être mises en place.

Il est à noter des surcharges ponctuelles de la fréquence TWR. Il est recommandé la plus grande vigilance de la part des pilotes afin d'être en mesure de constamment maintenir une bonne conscience de la situation et assurer le principe "voir et éviter".

#### **20.4.2 Météorologie**

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

La hauteur de la base des nuages donnée sur l'ATIS est mesurée à la verticale de l'aérodrome.

Lors de fort vent d'ouest (plus de 30 kt), des cisaillements de vent peuvent être rencontrés en dessous de 2000 ft et près du sol. Un gradient de vent de 10 kt est fréquent.

*(MIPIM, Cannes Film Festival, Monaco Grand Prix, Monaco Yacht Show).*

*During these events, coordination of time schedules may be necessary.*

*There is occasional overload on the TWR frequency. It is recommended the greatest vigilance on the part of the pilots in order to be able to constantly maintain situational awareness and ensure the principle "see-and-avoid".*

#### **20.4.2 Meteorology**

*Sea mist can cover the airfield very quickly.*

*The cloud base height given by ATIS is measured vertically above the airfield.*

*When there is a strong westerly wind (> 30 kt) wind shear may occur below 2000 ft and near the ground. Wind gradient of 10 kt is frequent.*

## AD 2 LFMD.21

## Procédures antibruit Noise abatement procedures

L'aéroport de Cannes-Mandelieu est situé près de la côte, à l'est des montagnes de l'Estérel, au milieu d'une zone densément peuplée. L'aéroport est entouré de nombreuses habitations et la population locale est très sensible au bruit.

The Cannes-Mandelieu Airport is located near the coast, east of the Esterel Mountains, and in the middle of a densely populated area. The airport is surrounded by numerous residences and the local population is very sensitive about noise levels.

# 1 ARRETE DU 6 DECEMBRE 1995 MODIFIE PORTANT LIMITATION DES CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AERODROME DE CANNES MANDELIEU

# 1 MODIFIED DECREE (ARRETE) OF 6 DECEMBER 1995 RESTRICTING THE CONDITIONS OF USE OF CANNES MANDELIEU AERODROME

L'arrêté du 6 décembre 1995 modifié portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes Mandelieu définit les dispositions réglementaires à respecter en vue de limiter les nuisances sonores sur l'aérodrome de Cannes Mandelieu. Le non respect des dispositions énoncées dans cet arrêté peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

The modified decree of 06 DEC 1995 restricting the conditions of use of Cannes Mandelieu aerodrome defines the regulatory provisions pilots should comply with to limit noise pollution at Cannes Mandelieu aerodrome. Not complying with the provisions listed in this decree could result in a non-compliance report and lead ACNUSA ("Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires") (Airport noise pollution control authority) to apply the following sanction : administrative fine of 40 000 euros or less, for a legal person.

Ces dispositions sont les suivantes :

The provisions are as follows :

1.1 L'aérodrome de Cannes Mandelieu est interdit aux aéronefs assurant des transports commerciaux réguliers.

1.1 Cannes Mandelieu AD is prohibited for repetitive commercial flights.

1.2 L'aérodrome de Cannes Mandelieu est interdit aux aéronefs équipés de turboréacteurs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à trente-cinq tonnes et aux aéronefs équipés de turbopropulseurs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à vingt-deux tonnes.

1.2 Cannes Mandelieu AD is prohibited for ACFT with jet engines and with a MTOW of over 35 tons and ACFT with turboprops and with a MTOW of over 22 tons.

1.3 Aucun aéronef certifié chapitre 2 ne peut atterrir ou décoller de l'aérodrome.

1.3 Chapter 2 ACFT are not allowed to land and take off at this AD.

1.4 Aucun aéronef équipé de turboréacteurs certifié chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut atterrir ou décoller de l'aérodrome.

1.4 Chapter 3 ACFT with jet engines and with a cumulative margin below 13 EPNdB (Effective Perceived Noise decibel) are not allowed to land and take off at this AD.

## 1.5 Respect des procédures pour les aéronefs en IFR

## 1.5 Compliance of flying procedures for ACFT under IFR

Un écart détecté dans le plan vertical entre les points LUXUS et PIBON lors de l'exécution de la VPT 17 (voir AIP AD 2 LFMD) (ou d'une approche à vue lorsque la VPT 17 est en service) pourra faire l'objet d'une demande d'explication auprès de l'équipage, voire d'un relevé d'infraction transmis à l'ACNUSA.

If a difference in altitude between points LUXUS and PIBON when flying the VPT 17 (see AIP AD 2 LFMD) (or a visual approach when VPT 17 in use), authorities may request an explanation from the crew, and even file an infraction report transmitted to ACNUSA.

## 1.6 Application

## 1.6 Application

L'arrêté ministériel du 6 décembre 1995 modifié portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes Mandelieu prescrit des dispositions qui ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

The modified ministerial decree of 6 DEC 1995 about the restrictions of use of Cannes Mandelieu aerodrome includes provisions which do not prohibit landing or take off, on an exceptional basis, for the following ACFT :

- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs mentionnés au 2ème alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

- ACFT flying as part of medical or humanitarian missions,
- ACFT mentioned in the 2nd paragraph of Article L. 6100-1 of the French Transport Code,
- ACFT flying for State authorities.

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies par le présent arrêté que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol. Des dérogations à l'arrêté du 6 décembre 1995 modifié peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

The pilot in command can override the rules defined in the present decree only if he thinks it is necessary for flight safety. Derogations to the modified Decree of 6 December 1995 may be granted exceptionally by the Minister in charge of civil aviation.

## 2 RECOMMANDATIONS ENVIRONNEMENTALES

## 2 ENVIRONMENTAL RECOMMENDATIONS

Outre les prescriptions de l'arrêté du 6 décembre 1995 modifié, il est demandé aux pilotes de mettre en oeuvre les recommandations suivantes :

Besides the modified decree of 06 DEC 1995 provisions, pilots are asked to implement the following recommendations :

### 2.1 VPT RWY 17

### 2.1 VPT RWY 17

Le QFU 170° est le QFU préférentiel. Cette approche a pour conséquence le survol de relief et de nombreuses zones urbanisées. Afin de limiter l'impact sonore des survols, il est demandé aux pilotes :

QFU 170° is the preferred QFU. This approach result in overflying of mountainous and urban areas. In order to limit noise, pilots are asked :

- IAS ≤ 160 kt ou IAS minimum en configuration lisse,
- de suivre au plus près la trajectoire nominale de la procédure VPT RWY 17 (voir AD 2 LFMD IAC RWY17 VPT ), via les points LUXUS et PIBON. La trajectoire peut être saisie manuellement dans les bases de données embarquées avec les coordonnées suivantes :

- IAS ≤ 160 kt or minimum speed in clean configuration,
- Follow as close as possible the nominal track of VPT RWY 17 (refer to AD 2 LFMD IAC RWY17 VPT ), via LUXUS and PIBON. Track can be manually coded in airborne data bases with following coordinates :

LUXUS (fly by) : voir ENR 4.3

LUXUS (fly by) : see ENR 4.3

PIBON (fly over) : voir ENR 4.3

PIBON (fly over) : see ENR 4.3

DTHR 17 : voir AD 1.3

DTHR 17 : see AD 1.3

- de maintenir 2000 pieds jusqu'au point PIBON,
- de conserver la configuration lisse jusqu'au point PIBON,
- de débiter la descente après le point PIBON,
- de ne pas raccourcir la trajectoire en virant vers la finale,
- de survoler le point A (rond-point de la pénétrante Cannes - Grasse),
- de ne pas dépasser la voie rapide Cannes-Grasse.

- maintain 2000 AMSL until PIBON,
- keep clean configuration until PIBON,
- start descent after PIBON,
- do not shorten trajectory by turning final,
- fly over A (roundabout of the Pénétrante Cannes - Grasse),
- do not fly beyond motorway Cannes-Grasse.

### 2.2 Approches à vue

### 2.2 Visual approaches

Les clairances d'approche à vue sont délivrées uniquement à partir d'une position en mer. Lorsque il aura obtenu l'autorisation d'effectuer une approche à vue, il est demandé au pilote de procéder comme suit :

Visual approach clearances are given only from an offshore position. As soon as he gets visual approach clearance, the pilot is asked to proceed as follows :

- IAS ≤ 160 kt ou IAS minimum en configuration lisse,
- maintenir 2000 ft puis :

- IAS ≤ 160 kt or minimum IAS in clean configuration,
- Maintain 2000 AMSL, then :

En piste 17 :

Contourner les Iles de Lérins par le Sud et l'Ouest.

Rejoindre le point LUXUS 2000 ft (500 m à l'Est des Rochers de la Bocca - voir coordonnées géographiques ENR 4.4 ).

Rejoindre le point PIBON (1 km à l'Ouest du vieux village de Mougins - voir coordonnées géographiques ENR 4.4 ) en maintenant 2000 ft et en évitant le survol des zones urbanisées représentées sur la carte IAC AD 2 LFMD ENV 01.

Conserver la configuration lisse jusqu'au point PIBON.

Débuter la descente après le point PIBON.

Ne pas raccourcir la trajectoire en virant vers la finale.

Survoler le point A (rond-point de la pénétrante Cannes - Grasse).

En piste 35 :

Rejoindre la finale 35.

**2.3 Conduite machine**

Les équipages doivent respecter les consignes de conduite des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et des décollages. Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions OACI PANS-OPS, volume 1.

En VPT RWY 17, il est demandé de conserver une configuration lisse jusqu'au point PIBON.

**2.4 Inverseurs de poussée**

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

Pour ce faire, utiliser préférentiellement les TWY d'extrémité de piste :

- en piste 17, le TWY A7,
- en piste 35, les TWY A1 ou A2.

**2.5 Utilisation des APU**

L'utilisation de groupes électrogènes mobiles (GPU) ou de convertisseurs électriques est recommandée pendant l'escale d'un aéronef.

L'utilisation de l'APU est limitée à 20 min maximum.

**2.6 Montée initiale**

Vitesse recommandée : IAS <= 210 kt. Adopter la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment.

**2.7 Surveillance des vols**

Toutes les trajectoires et niveaux de bruit sont surveillés et enregistrés.

Un représentant de l'exploitant de l'aérodrome pourra demander des explications au pilote ne respectant pas les procédures particulières d'exploitation définies dans l'AIP.

Un système de mesure de bruit permet de contrôler en permanence les trajectoires et de mesurer les niveaux de bruit.

RWY 17 :

Go round "Iles de Lérins" by the South and West.

Join LUXUS 2000 ft (500 m East "Rochers de la Bocca" - see coordinates ENR 4.4 ).

Join PIBON (1 km West of "Vieux village de Mougins" - see coordinates ENR 4.4 ), maintain 2000 AMSL and avoid built-up areas depicted on the chart IAC AD 2 LFMD ENV 01.

Keep clean configuration until PIBON.

Start descent after PIBON.

Do not shorten trajectory by turning final.

Flying over A (roundabout of the Pénétrante Cannes - Grasse).

RWY 35 :

Proceed to the final approach 35.

**2.3 Operation instructions**

Aircrew shall observe operation instructions included in operating manuals to reduce noise nuisances during landing and take-off. These instructions shall comply with the ICAO PANS-OPS provisions, Volume I.

On VPT RWY 17, it is asked to keep smooth configuration until PIBON.

**2.4 Reverse Thrust**

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

To do this, preferentially use the TWY at the end of the runway :

- RWY 17, TWY A7,
- RWY 35, TWY A1 or A2.

**2.5 Auxiliary power units**

Use of ground power unit (GPU) or electrical converter is recommended during stopovers.

APU is limited to a period of 20 min maximum.

**2.6 Initial climb**

Recommended speed : IAS <= 210 kt. Use climbing configuration and power setting corresponding to low noise procedure according to current operational conditions.

**2.7 Flight monitoring**

All routes and noise levels are monitored and recorded.

A representative from Airport Operations may request pilot explanation for non-compliance with specific operating procedures published in the AIP.

A noise level measurement system is used at all times to monitor routes and to measure noise levels.

**AD 2 LFMD.22****22.1 PROCEDURES****22.1.1 Limitation de vitesse**

Dans les TMA NICE partie 1, 4, 5 et 6, la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement. Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.

**22.1.2 ATIS à l'arrivée**

Annoncer au premier contact à NICE APP la lettre ATIS de CANNES reçue.

**22.1.3 Itinéraires IFR à l'intérieur de la CTA et de la TMA****22.1.3.1 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)**

Les itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments figurent sur les cartes AD 2 LFMD STAR. Les itinéraires normalisés d'arrivées STAR conventionnelles contiennent la lettre "D" comme indicateur d'itinéraire. Les itinéraires d'arrivée RNAV contiennent la lettre « V » comme indicateur d'itinéraire, et sont utilisables en mode de navigation "RNAV1" basé sur le capteur GNSS. Les STAR RNAV sont préférentiels.

Pour les vols non RNAV 1 :

Le pilote doit s'annoncer "Non RNAV 1" afin, soit de se voir attribuer une arrivée conventionnelle si elle existe soit de bénéficier d'un guidage radar.

Pour les points d'entrée en CTA ou en TMA non pourvus de STAR conventionnelles, précisez au FPL case 15 :

| DCT<br>FPL | Point d'entrée en CTA ou TMA / Entry point in CTA or TMA |                               |
|------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------|
|            | VEVAR                                                    | GAPDO AMGEL MIKRU OTOKE INLOV |
|            | BORDI                                                    | BORDI AMGEL MIKRU OTOKE INLOV |
|            | KERIT                                                    | KERIT KOKIN INLOV             |
|            | SODRI                                                    | SODRI KOKIN INLOV             |

En cas de perte de la capacité RNAV requise le pilote doit annoncer "RNAV impossible [cause(raison)]" et suivre ou rejoindre l'arrivée conventionnelle correspondante ou s'attendre à un guidage. La portée de la clairance STAR ne concerne que le suivi de la route publiée. Tout changement de niveau de vol et de vitesse doit faire l'objet d'une clairance délivrée sur l'initiative de l'organisme ATC ou sur demande pilote. Sur STAR ou en guidage radar, le pilote doit adapter le profil de descente afin de respecter les contraintes publiées. En cas d'impossibilité, il doit immédiatement en aviser l'organisme ATC.

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

Sont publiés des SID CONV et des SID RNAV 1/GNSS seulement.

Sauf autorisation contraire de l'approche, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.

Les pilotes devront mentionner obligatoirement dans le champ "route" de leur plan de vol, le point de fin de SID.

Note 1 : Plan de vol "Zoulou"

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

Note 2 : Vol à destination de NICE (LFMN) et SAINT-TROPEZ (LFTZ)

DCT à déposer au FPL case 15 : DCT DIMAD

**22.1.3.3 Départs à vue piste 35, 04, 22**

Pour améliorer la gestion des départs, un départ à vue RWY 35 peut être autorisé de manière à rejoindre un SID 17 dans les conditions suivantes :

- de jour uniquement ;
- visibilité supérieure ou égale à 5 km et plafond supérieur ou égal à 2000 ft ;
- En piste 35 rejoindre par virage à droite à 1000 ft le point ROLUP avec repérage visuel au sol, en restant dans les limites de l'aire de manœuvre à vue correspondant à la catégorie de l'aéronef (l'aire MVL est interdite à l'ouest de la piste 17/35). Monter à 2000 ft AMSL puis se conformer au SID RWY17 attribué.

- le pilote est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à ROLUP à 2000 ft.

- possibilité également en 04/22 avec un virage à droite en 04 et virage à gauche en 22.

**22.1.3.4 Itinéraires de transit**

Les itinéraires de transit en CTA et TMA NICE sont définis sur la carte AD 2 LFMN ARC. Les transits ne sont pas autorisés dans la CTA et la TMA en dessous du FL 150 à l'exception des AWY G374 et M622.

**Procédures de vol Flight procedures****22.1 PROCEDURES****22.1.1 Speed restriction**

Within TMA NICE parts 1, 4, 5 and 6, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only. However, for aircraft which cannot maintain 250 kt for technical reasons or for flight quality, a higher speed is possible after ATC clearance.

**22.1.2 ATIS on arrival**

At first contact with NICE APP announce ATIS letter from CANNES.

**22.1.3 IFR routes within the CTA and the TMA****22.1.3.1 Standard Instrument Arrival Routes (STAR)**

The Standard Instrument Routes are shown on charts AD 2 LFMD STAR. Conventional STAR have the letter "D" as route indicator. RNAV STAR have letter "V" as route indicator and require RNAV 1 navigation capability based on GNSS sensor. RNAV STARs are preferential.

Without the required RNAV capability :

The pilot must report "Non RNAV" in order to get a radar vectoring or a conventional arrival procedure if one is published.

For entry points with no conventional STAR, write in FPL item 15 :

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

Only CONV SID and RNAV1 /GNSS SID are published.

Except otherwise cleared by the Approach Center, aircraft shall comply with the requirements specified for each SID. If it is not possible, the pilot shall inform the ATC unit on the first contact.

Pilots must notify in the "route" field of their flight plan the SID final point.

Note 1 : Flight plan "Zoulou"

CANNES departures with Zoulou flight plan are not allowed to pass on to Instrument Flight rules (IFR) within the limits of NICE CTA and NICE TMA.

Note 2 : Flights with destination to NICE (LFMN) or SAINT-TROPEZ (LFTZ)

Write in FPL item 15 : DCT DIMAD

**22.1.3.3 Visual departures RWY 35, 04, 22**

To improve the management of departures, a visual departure RWY 35 can be authorized to join a SID 17 in the following conditions :

- daytime only ;
- visibility greater than or equal to 5 km and ceiling higher than or equal to 2000 ft ;
- Turn right RWY 35 at 1000 ft to ROLUP using visual ground references and remaining within the limits of the visual manoeuvring area corresponding to the ACFT category (visual manoeuvring area is prohibited west of RWY 17/35). Climb 2000 ft AMSL, then follow assigned SID RWY17.

- pilot is responsible of obstacle clearance until ROLUP at 2000 ft.

- also possible in 04/22 with a right turn in 04 and left turn in 22.

**22.1.3.4 Transit routes**

The transit routes within NICE CTA and NICE TMA are defined on chart AD 2 LFMN ARC. Transit flights are not authorized in the CTA and the TMA below FL 150 except AWY G374 and M622.

#### 22.1.4 Arrivées et approches IFR

22.1.4.1 Les procédures disponibles sont les suivantes :

- RNP A, Z : procédures préférentielles
- LOC A, LOC B, RNP Y

Il n'y a pas d'approche aux instruments pour les pistes 04 et 22. (approche à vue possible)

##### En piste 17 :

Il n'y a pas d'approche directe disponible.

Il existe :

- une manoeuvre à vue libre (MVL)
- une manoeuvre à vue imposée (VPT)

Pour des raisons environnementales, les minimums de la VPT sont supérieurs à ceux de la MVL.

Aussi, la VPT est mise en service par défaut sauf lorsque la météorologie impose une MVL du fait du risque de perte de références visuelles lors de l'exécution d'une VPT.

Des trafics VFR au décollage en piste 17 pouvant être en montée vers 1000 ft, il est impératif de respecter 2000 ft jusqu'à PIBON lors de l'exécution de la VPT.

22.1.4.2 Approches à vue

- Pour les aéronefs multimoteurs de jour :

Les clairances d'approches à vue ne peuvent être accordées que lorsque les conditions météorologiques dont dispose CANNES TOUR font état d'une visibilité horizontale égale ou supérieure à 5 km et d'une hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 720 m (2500 ft).

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

- Pour tous les aéronefs de nuit :

Les autorisations d'approches à vue ne peuvent être accordées que lorsque les conditions météorologiques dont dispose CANNES TOUR font état, d'une visibilité horizontale égale ou supérieure à 5 km et d'une hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 1050 m (3500 ft).

En approche à vue les pilotes doivent respecter strictement les trajectoires décrites dans AD 2 LFMD.22 § 1.4.2.

22.1.4.3 Passage d'IFR en VFR

Pour les aéronefs multimoteurs et de jour, la poursuite du vol en passant à l'application des règles de vol à vue (VFR) dans la région de contrôle (CTA), dans la région de contrôle terminale (TMA) de NICE ou dans la zone de contrôle (CTR) de CANNES est interdite.

22.1.4.4 Restrictions particulières :

Utilisation PAPI RWY 35 obligatoire pour tout trafic.

PAPI RWY 35 indisponible en dehors des horaires du service du contrôle.

De nuit et pour tous les aéronefs :

Seule la piste 35 est utilisable pour les atterrissages de nuit à Cannes.

Des restrictions supplémentaires d'atterrissage et/ou de décollage de nuit peuvent être mises en place en cas de panne de certains balisages d'obstacles.

#### 22.1.5 Transferts de communication

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

#### 22.1.6 Vols d'entraînement IFR

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

Les vols d'entraînement IFR des aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 5,7 t sont interdits tous les jours, entre 1000 et 1200 (ETE : - 1HR).

#### 22.1.7 Essais moteurs

La zone d'essais moteurs pour les jets et les turbopropulseurs se situe sur la piste 04/22 ou le TWY V.

#### 22.1.8 Hors horaires ATS

Terrain fermé de nuit.

De jour :

A/A en français uniquement dans la circulation d'aérodrome.

Au départ, les demandes de clairances IFR s'effectuent exclusivement par appel téléphonique auprès du BNIA de BORDEAUX : 05 57 92 60 84 ou 01 56 30 13 01.

#### 22.1.4 IFR arrivals and approaches

22.1.4.1 The available procedures are as follows :

- RNP A, Z : preferential procedures
- LOC A, LOC B, RNP Y

There is no instrument approach for runways 04 and 22. (visual approach possible)

##### RWY 17 :

There is no direct approach available.

It exists :

- a visual manoeuvring without prescribed track (MVL)
- a visual manoeuvring with prescribed track (VPT)

For environmental reasons, VPT MNM are greater than MVL MNM.

Therefore, the VPT is commissioned by default when the meteorology prescribes a MVL because of the risk of loss of visual references when performing a VPT.

Due to VFR trafics at TKOF RWY 17 that may be climbing up to 1000 ft, it is imperative to respect 2000 ft to PIBON when performing a VPT.

22.1.4.2 Visual approaches

- For multi-engine ACFT by day :

Visual approaches clearances can only be granted when meteorological conditions available to CANNES TWR indicate horizontal visibility equal or greater than 5 km and cloud base height equal or greater than 720 m (2500 ft).

Visual approaches are not allowed when NICE APP has no knowledge of meteorological data. In particular, outside CANNES ATS SKED, visual approaches for multi-engine are not allowed.

- For all ACFT by night :

Visual approaches clearances can only be granted when meteorological conditions available to CANNES TWR indicate horizontal visibility equal or greater than 5 km and cloud base height equal or greater than 1050 m (3500 ft).

On visual approach pilots must strictly adhere to the routes published in AD 2 LFMD.22 § 1.4.2.

22.1.4.3 Switching from IFR to VFR

By day and for multi-engine ACFT, switching from Instrument Flight Rules (IFR) to Visual Flight Rules (VFR) in NICE Control Area (CTA), NICE Terminal control Area (TMA) or in CANNES Control Region (CTR) is not allowed.

22.1.4.4 Special restrictions :

Use of PAPI RWY 35 mandatory for all traffic.

PAPI RWY 35 unavailable outside ATS SKED.

By night and for all ACFT :

Only RWY 35 can be used for LDG by night at Cannes.

ATT and/or TKOF additional restrictions by night can be implemented in case of obstacle lighting failure.

#### 22.1.5 Communication transfer

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

#### 22.1.6 IFR Training flights

IFR training flights of aircraft with a maximum take off weight exceeding 5.7 t, are prohibited.

IFR training flights of aircraft with a maximum take off weight less than or equal to 5.7 t, are prohibited every day, between 1000 and 1200 (SUM : - 1HR).

#### 22.1.7 Engines tests

The engines tests area for jets and turbo-propeller ACFT is located on RWY 04/22 or on TWY V.

#### 22.1.8 Off ATS times

Aerodrome closed at night.

In the daytime :

A/A in French only for the aerodrome traffic.

For outbound flights, IFR clearance requests are exclusively carried out to BNIA BORDEAUX through telephone calls : 05 57 92 60 84 or 01 56 30 13 01.

A l'arrivée, les conditions météorologiques n'étant pas connues de NICE APP, pas d'arrivées IFR, sauf en approche à vue pour les monomoteurs et ce de jour uniquement (voir AD 2 LFMD.22 § 1.4.2).

## 22.2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

### 22.2.1 Afficher 7600

### 22.2.2 Départ

Voir AD 2 LFMD SID.

### 22.2.3 Arrivée

- Suivre la STAR PLN ou autorisée. En cas de guidage radar rejoindre la STAR initiale.
- Respecter les contraintes de niveau et de vitesse publiés.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau de vol assigné pour lequel il y a eu accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut le niveau le plus élevé de l'attente.

#### Attente INLOV :

- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
  - HAP + 10,
- Heure d'entrée dans l'attente plus 10 minutes.
- Quitter l'IAF à ce niveau et le maintenir jusqu'à D49 STP en suivant la trajectoire d'approche connue ou estimée.
- A D49 STP, débiter la descente vers l'altitude de procédure.

#### Attente NEKIP :

- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
  - HAP + 10,
- Heure d'entrée dans l'attente plus 10 minutes.
- Quitter l'IAF à ce niveau et le maintenir jusqu'à D 6.5 STP en suivant la trajectoire d'approche connue ou estimée.
- A D 6.5 STP, débiter la descente vers l'altitude de procédure.

#### Panne suivie d'une API :

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

Procédure de dégagement de la TMA (procédure obligatoire au terme de la seconde tentative d'approche) : effectuer la procédure d'API jusqu'à 2000 ft puis quitter à 2000 ft la TMA NICE pour rechercher les conditions VMC sur la Méditerranée.

*For inbound flights, NICE APP being not informed of the weather conditions, no IFR arrivals, except with visual approach for single-engine aircraft and only during day time (see AD 2 LFMD.22 § 1.4.2).*

## 22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

### 22.2.1 Squawk 7600

### 22.2.2 Departure

*See AD 2 LFMD SID.*

### 22.2.3 Arrival

- *Follow the authorized or PLN STAR. In case of radar guidance, proceed to the initial STAR.*
- *Observe the published flight level and speed requirements.*
- *Proceed to the IAF at the last assigned level that was acknowledged, if this level is available in the holding pattern, otherwise at the highest level in the holding pattern.*

#### Holding INLOV :

- *Stay in the holding pattern at this level until the latest time of the following :*
  - *ETA+10 minutes*
- *Arrival time in the holding pattern + 10 minutes.*
- *Leave the IAF at this level and maintain it until D49 STP following the known or estimated flight path.*
- *At D49 STP, start descent to procedure altitude.*

#### Holding NEKIP

- *Stay in the holding pattern at this level until the latest time of the following :*
  - *ETA + 10 minutes*
- *Arrival time in the holding pattern + 10 minutes.*
- *Leave the IAF at this level and maintain it until D 6.5 STP following the known or estimated flight path.*
- *At 6.5 STP, start descent to procedure altitude.*

#### Failure followed by missed APCH :

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

*TMA clearing procedure (mandatory procedure after the second missed approach) : carry out the missed APCH procedure to 2000 ft then leave at 2000 ft the NICE TMA, and attempt to fly VMC over the Mediterranean sea.*

## AD 2 LFMD.23

Renseignements supplémentaires *Additional information*

## 23.1 EXIGENCES OPERATIONNELLES

Du fait de la situation de l'AD, capacité terrain limitée en termes de mouvements IFR.

CANNES ne peut pas être choisi comme terrain de dégagement à l'exception des vols à destination de LA MOLE (LFTZ).

Risque de délais en cas de forte demande à l'arrivée.  
Durant les périodes définies par NOTAM, l'aérodrome de CANNES MANDELIEU est un aéroport coordonné au sens du règlement communautaire N°95/93 du 18 janvier 1993 modifié, désigné comme tel par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Ainsi, tout atterrissage et tout décollage à partir de cet aéroport doit faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR.

COHOR est responsable du contrôle de l'existence de créneaux aéroportuaires pour les plans de vols déposés et de la cohérence des horaires du plan de vol avec les créneaux aéronautiques attribués et le cas échéant, de la demande auprès d'EUROCONTROL de suspendre un plan de vol sans créneau horaire à l'arrivée ou au départ de CANNES MANDELIEU.

Tous les mouvements d'aéronefs en IFR à destination de Cannes quel que soit le régime de vol à l'arrivée, ainsi que tous les mouvements d'aéronefs en IFR au départ de Cannes, et entrant dans le champ d'application des mesures de coordination doivent obligatoirement faire l'objet de l'attribution d'un créneau horaire par le coordonnateur désigné. Cette attribution est faite directement par COHOR.

L'usage des services de l'assistant aéroportuaire est obligatoire pour tout vol IFR à Cannes sur la période de coordination.

AEROPORT CANNES MANDELIEU / SKY VALET :

Internet : <https://cy.myhandlingsoftware.com>

E-mail : [operations-acm@cote-azur.aeroport.fr](mailto:operations-acm@cote-azur.aeroport.fr)

TEL : +33 (0) 4 93 90 41 10

Les conditions d'annulation et de coordination des clauses tarifaires s'appliquent intégralement.

Enfin, les exploitants de ces vols s'exposent à de lourdes sanctions administratives et financières.

Horaires : du lundi au vendredi de 0830 à 1730 (heures locales).

Pour un vol d'aviation d'affaires et d'aviation générale à l'arrivée ou au départ de CANNES MANDELIEU, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'identification attribué par COHOR, conformément aux instructions figurant dans l'AIP France ENR 1.10 (& 1.10.4).

Les messages ATS relatifs aux vols IFR à destination ou au départ de LFMD doivent être adressés simultanément à NICE COTE D'AZUR LFMN2TX.

Hors HOR ATS :

- AD fermé de nuit
- Demande de clearance départ par téléphone auprès du BNIA de BORDEAUX : 05 57 92 60 84 ou 01 56 30 13 01
- A/A en français uniquement dans circulation d'aérodrome

A l'exclusion des vols à destination de l'aérodrome de la Mole (LFTZ), détournements vers AD Cannes (LFMD) interdits pour les ACFT sous FPL IFR, FPL Y et FPL Z, sauf cas d'urgence explicitement déclaré.

Péril animalier occasionnel assuré : 0700 - CS+30

## 23.2 ASSISTANCE

Assistance obligatoire à l'arrivée et au départ pour :

- les ACFT stationnant sur TANGO
- les ACFT non basés d'envergure supérieure ou égale à 12 m
- les hélicoptères stationnant au moins une nuit.

Les opérateurs relevant d'une assistance obligatoire doivent impérativement en faire la demande au préalable à l'adresse suivante : <https://cy.myhandlingsoftware.com>

Tout stationnement supérieur à 2 heures sur TANGO pourra faire l'objet d'un tractage de repositionnement.

HOR assistance FBO :

- ETE : 0430 jusqu'au plus tard de 1800 ou CS + 30
- HIV : 0530 - 1900.

## 23.3 OBSTACLES (ARBRES) PERCANT LES SURFACES DE DEGAGEMENT SUIVANTES

## 23.3.1 Trouée d'atterrissage piste 35 revêtue

- OBST 1 : RDL 193°/823 m ARP ALT au sommet 18.9 m
- OBST 2 : RDL 194°/836 m ARP ALT au sommet 18.7 m
- OBST 3 : RDL 193°/841 m ARP ALT au sommet 20.1 m
- OBST 4 : RDL 191°/842 m ARP ALT au sommet 19.8 m
- OBST 5 : RDL 193°/854 m ARP ALT au sommet 19.5 m
- OBST 6 : RDL 193°/867 m ARP ALT au sommet 19.2 m

## 23.1 OPERATIONAL REQUIREMENTS

*Due to its situation, IFR movements are limited on AD.*

*CANNES cannot be chosen as alternate aerodrome except for flights to LA MOLE (LFTZ).*

*Holding may take long if many arrivals underway.*

*During the periods indicated by NOTAM, the CANNES MANDELIEU aerodrome is a coordinated airport within the meaning of Community Regulation NR 95/93 of 18 January 1993 as amended, designated as such by order of the Minister responsible for civil aviation.*

*Thus, any landing or take-off from this airport must be subject to prior allocation of an airport slot by the COHOR association.*

*COHOR is responsible for checking the existence of airport slots for the flights plans submitted and the consistency of the flight plan schedules with the allocated airport slots and where applicable, for the application EUROCONTROL to suspend a flight plan without a time slot on arrival or departure from CANNES MANDELIEU.*

*All IFR movements with destination Cannes whatever arrival flight rules, as well as IFR movements leaving Cannes and entering the scope of the coordination measures, will mandatorily be allocated a time slot by the appointed coordinator (COHOR). This allotment is made directly by COHOR.*

*The use of the ground handling agent will be mandatory for all IFR flight at Cannes during coordination period.*

*AIRPORT CANNES MANDELIEU / SKY VALET :*

*Internet : <https://cy.myhandlingsoftware.com>*

*E-mail : [operations-acm@cote-azur.aeroport.fr](mailto:operations-acm@cote-azur.aeroport.fr)*

*TEL : +33 (0) 4 93 90 41 10*

*The pricing provisions cancellation and coordination conditions fully apply.*

*Finally, the operators of these flights run the risk of heavy administrative and financial sanctions.*

*Opening hours : Monday to Friday from 0830 to 1730 (local times).*

*For business and general aviation flight arriving or departing from CANNES MANDELIEU, it is mandatory to fill in field 18 of the flight plan with the identification number assigned by COHOR, in accordance with the instructions in the AIP France ENR 1.10 (& 1.10.4).*

*The ATS messages provisions dealing with IFR flights to or from LFMD, must also be sent at NICE COTE D'AZUR LFMN2TX.*

*Outside ATS SKED :*

- AD closed at night
- Clearance request for departures by phone call to BNIA BORDEAUX : 05 57 92 60 84 or 01 56 30 13 01
- A/A in French only in the aerodrome circuit

*Excluding flights to Mole aerodrome (LFTZ), diversions to Cannes AD (LFMD) prohibited for ACFT with IFR FPL, Y FPL and Z FPL except for an emergency explicitly declared.*

*Wildlife strike hazard : Random 0700 - SS+30*

## 23.2 HANDLING

*Handling mandatory on arrival and departure for :*

- ACFT parked on TANGO
- non-based ACFT of wingspan greater than or equal to 12m.
- helicopters staying at least one night.

*Operators subject to compulsory assistance must apply for it in advance to the following address :*

*<https://cy.myhandlingsoftware.com> Any parking longer than 2 hours at TANGO may be subject to a repositioning tow.*

*FBO handling SKED :*

- SUM : 0430 until no later than 1800 or SS + 30
- WIN : 0530 - 1900.

## 23.3 OBSTACLES (TREES) PENETRATING THE FOLLOWING CLEARING SURFACES

## 23.3.1 LDG funnel paved RWY 35

- OBST 1 : RDL 193°/823 m ARP ALT top 18.9 m
- OBST 2 : RDL 194°/836 m ARP ALT top 18.7 m
- OBST 3 : RDL 193°/841 m ARP ALT top 20.1 m
- OBST 4 : RDL 191°/842 m ARP ALT top 19.8 m
- OBST 5 : RDL 193°/854 m ARP ALT top 19.5 m
- OBST 6 : RDL 193°/867 m ARP ALT top 19.2 m

OBST 7 : RDL 191°/901 m ARP ALT au sommet 21.7 m

**23.3.2 Trouée de décollage piste 17 revêtue zone sud**

OBST 1 : RDL 194°/758 m ARP ALT au sommet 7.2 m  
OBST 2 : RDL 195°/739 m ARP ALT au sommet 13 m  
OBST 3 : RDL 195°/834 m ARP ALT au sommet 19 m  
OBST 4 : RDL 194°/861 m ARP ALT au sommet 20 m

**23.3.3 Surface latérale piste 17/35 revêtue partie ouest**

OBST 1 : RDL 199°/722 m ARP ALT au sommet 9.4 m  
OBST 2 : RDL 242°/471 m ARP ALT au sommet 28.8 m  
OBST 3 : RDL 275°/381 m ARP ALT au sommet 21 m  
OBST 4 : RDL 291°/403 m ARP ALT au sommet 24.5 m

**23.4 CASH**

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées "Collaborative Aerodrome Safety Highlights" sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.ecologie.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash>

Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des SUP AIP.

**23.5 Péril animalier**

Occasionnel 0700-SS+30

OBST 7 : RDL 191°/901 m ARP ALT top 21.7 m

**23.3.2 TKOF funnel south area of paved RWY 17**

OBST 1 : RDL 194°/758 m ARP ALT top 7.2 m  
OBST 2 : RDL 195°/739 m ARP ALT top 13 m  
OBST 3 : RDL 195°/834 m ARP ALT top 19 m  
OBST 4 : RDL 194°/861 m ARP ALT top 20 m

**23.3.3 Lateral surface west part of paved RWY 17/35**

OBST 1 : RDL 199°/722 m ARP ALT top 9.4 m  
OBST 2 : RDL 242°/471 m ARP ALT top 28.8 m  
OBST 3 : RDL 275°/381 m ARP ALT top 21 m  
OBST 4 : RDL 291°/403 m ARP ALT top 24.5 m

**23.4 CASH**

Additional information for the preparation of flights called 'Collaborative Aerodrome Safety Highlights' are available at : <https://www.ecologie.gouv.fr/en/public-policies/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash>

These data are published for informational purposes only and are not exhaustive. They do not replace the aeronautical reference information published in AIP France, NOTAM and AIP SUP.

**23.5 Wildlife strike hazard**

Random 0700-SS+30

**AD 2 LFMD.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 LFMD.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>PROCEDURE IDENTIFICATION | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>LINE OF OPERATIONAL MINIMA |
|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| RNPY RWY 35                                                | LNAV                                                           |
| Autres procédures / Other procedures.                      | Sans objet / Not applicable.                                   |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CANNES MANDELIEU

| POSTES DE STATIONNEMENT AVIONS / <i>Parking stands</i> |                                                     |                                                  |                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PARKING AVION</b><br><i>Airplane parking</i>        | <b>Envergure MAX (m)</b><br><i>MAX Wingspan (m)</i> | <b>Longueur MAX (m)</b><br><i>MAX length (m)</i> | <b>Observations</b><br><i>Remarks</i>                                                               |
| NOVEMBRE ECHO<br>Partie Est                            | NE 26,29 m<br>SE 19,33 m                            | 27,23 m<br>20,22 m                               | Non Autonome / <i>Not Autonomous</i>                                                                |
| NOVEMBRE ECHO<br>Partie Ouest                          | NW 26,21 m<br>SW 19,33 m                            | 23,38 m<br>20,22 m                               | Non Autonome / <i>Not Autonomous</i>                                                                |
| ALPHA                                                  | 10,97 m                                             | 8,61 m                                           | Non Autonome / <i>Not Autonomous</i>                                                                |
| TANGO 1.1                                              | 17,00 m                                             | 21,95 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 1.A                                 |
| TANGO 1.A                                              | 26,29 m                                             | 25,95 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 1.1 et 1.2                          |
| TANGO 1.2                                              | 17,00 m                                             | 21,95 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 1.A et 1.B                          |
| TANGO 1.B                                              | 22,05 m                                             | 21,95 m                                          | Non Autonome au Départ / <i>Not Autonomous at Dep</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 1.2 et 1.3 |
| TANGO 1.3                                              | 17,00 m                                             | 21,95 m                                          | Non Autonome au Départ / <i>Not Autonomous at Dep</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 1.B        |
| TANGO 2.1                                              | 14,57 m                                             | 21,95 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 2.A                                 |
| TANGO 2.A                                              | 26,29 m                                             | 25,95 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 2.1 et 2.2                          |
| TANGO 2.2                                              | 17,00 m                                             | 21,95 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 2.A et 2.B                          |
| TANGO 2.B                                              | 22,05 m                                             | 21,95 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 2.2 et 2.3                          |
| TANGO 2.3                                              | 17 m                                                | 21,95 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 2.B                                 |
| TANGO 3.1                                              | 14,57 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 3.A                                 |
| TANGO 3.A                                              | 26,21 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 3.1 et 3.2                          |
| TANGO 3.2                                              | 17,00 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 3.A et 3.B                          |
| TANGO 3.B                                              | 23,72 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 3.2 et 3.3                          |
| TANGO 3.3                                              | 17,00 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 3.B                                 |
| TANGO 4.1                                              | 14,57 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 4.A                                 |
| TANGO 4.A                                              | 26,21 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 4.1 et 4.2                          |
| TANGO 4.2                                              | 17,00 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 4.A et 4.B                          |
| TANGO 4.B                                              | 23,72 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 4.2 et 4.3                          |
| TANGO 4.3                                              | 17,00 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 4.B                                 |
| TANGO 5.1                                              | 14,57 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 5.A                                 |
| TANGO 5.A                                              | 26,21 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 5.1 et 5.2                          |
| TANGO 5.2                                              | 17,00 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 5.A et 5.B                          |
| TANGO 5.B                                              | 23,72 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 5.2 et 5.3                          |
| TANGO 5.3                                              | 17,00 m                                             | 28,00 m                                          | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 5.B                                 |

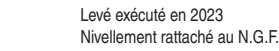
**CANNES MANDELIEU  
LFMD****Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands**

| POSTES DE STATIONNEMENT AVIONS / <i>Parking stands</i> |                                              |                                           |                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PARKING AVION<br><i>Airplane parking</i>               | Envergure MAX (m)<br><i>MAX Wingspan (m)</i> | Longueur MAX (m)<br><i>MAX length (m)</i> | Observations<br><i>Remarks</i>                                                                                                                                                                          |
| TANGO 6.1                                              | 14,57 m                                      | 18,00 m                                   | Autonome / <i>Autonomous</i>                                                                                                                                                                            |
| TANGO 6.2                                              | 17,00 m                                      | 18,00 m                                   | Autonome / <i>Autonomous</i>                                                                                                                                                                            |
| TANGO 6.3                                              | 17,00 m                                      | 18,00 m                                   | Autonome / <i>Autonomous</i>                                                                                                                                                                            |
| EXTENSION TANGO<br>Partie Nord                         | 17,00 m                                      | 16,50 m                                   | Tractage au Départ obligatoire / <i>Mandatory Dep towing</i>                                                                                                                                            |
| EXTENSION TANGO<br>Partie Sud                          | 17,00 m                                      | 16,50 m                                   | Tractage au Départ obligatoire / <i>Mandatory Dep towing</i><br>Limitation à 10 m entre le train et le nez de l'avion / <i>Limitation to 10 m between the landing gear and the nose of the aircraft</i> |
| LIMA                                                   | 15,00 m                                      | —                                         | Tractage par le pilote / <i>Towing by pilot</i>                                                                                                                                                         |
| MIKE                                                   | 12,00 m                                      | 10,46 m                                   | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Stationnement impératif entre les 2 rangées de balises jaunes / <i>Mandatory parking between the 2 rows of yellow beacons</i>                                           |
| GOLF                                                   | 12,00 m                                      | 10,46 m                                   | Autonome / <i>Autonomous</i><br>Stationnement impératif entre les 2 rangées de balises jaunes / <i>Mandatory parking between the 2 rows of yellow beacons</i>                                           |

- ➡ Déplacement et facturation possibles en cas de mauvais stationnement sur les parkings.  
*Removal and billing possible in case of wrong position on parking stand.*

| POSTES DE STATIONNEMENT HELICOPTERES / <i>Parking stands</i> |                                                         |                                           |                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Parking hélicoptères<br><i>Helicopter parking</i>            | Diamètre rotor MAX (m)<br><i>MAX rotor diameter (m)</i> | Longueur MAX (m)<br><i>MAX length (m)</i> | Observations<br><i>Remarks</i>                                                      |
| TANGO 1.A                                                    | 10,69 m                                                 | 12,94 m                                   | 1 Poste revêtu / <i>1 paved Stand</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 1.1 et 1.2 |
| TANGO 2.A                                                    | 10,69 m                                                 | 12,94 m                                   | 1 Poste revêtu / <i>1 paved Stand</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 2.1 et 2.2 |
| TANGO 3.A                                                    | 13,41 m                                                 | 16,00 m                                   | 1 Poste revêtu / <i>1 paved Stand</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 3.1 et 3.2 |
| TANGO 4.A                                                    | 13,41 m                                                 | 16,00 m                                   | 1 Poste revêtu / <i>1 paved Stand</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 4.1 et 4.2 |
| TANGO 5.A                                                    | 13,41 m                                                 | 16,00 m                                   | 1 Poste revêtu / <i>1 paved Stand</i><br>Neutralise / <i>Neutralizes</i> 5.1 et 5.2 |
| HANGAR 3                                                     | 13,41m                                                  | 16,00 m                                   | 1 Plot revêtu / <i>1 paved Stand</i>                                                |
| SIERRA ECHO                                                  | 7,67 m                                                  | 8,76 m                                    | 2 Plots revêtus / <i>2 paved Stand</i> n° 50 et 51                                  |
|                                                              | 10,69 m                                                 | 12,94 m                                   | 7 Plots revêtus / <i>7 paved Stand</i> n° 52 à 58                                   |
|                                                              | 12,60 m                                                 | 14,30 m                                   | 6 Plots revêtus / <i>6 paved Stand</i> n° 60 à 65                                   |
|                                                              | 13,41 m                                                 | 16,00 m                                   | 1 Plot revêtu / <i>1 paved Stand</i> n° 66                                          |
|                                                              | 11,00 m                                                 | 13,03 m                                   | 1 Plot revêtu / <i>1 paved Stand</i> n° 70                                          |
| SIERRA                                                       | 12,60 m                                                 | 14,30 m                                   | 7 Plots en herbe / <i>7 grass Stand</i> n° 30 à 34 + 37 + 38                        |
|                                                              | 17,71 m                                                 | 20,88 m                                   | 1 Plot revêtu / <i>1 paved Stand</i> n° 36                                          |
|                                                              | 10,69 m                                                 | 12,94 m                                   | 9 Plots en herbe / <i>9 grass Stand</i> n° 40 à 48                                  |
|                                                              | 10,69 m                                                 | 12,94 m                                   | 2 Plots revêtus / <i>2 paved Stand</i> n° 20 et 21                                  |
| ECHO                                                         | 9,75 m<br>13,41 m                                       | 9,10 m<br>16,00 m                         | 2 Plots revêtus / <i>2 paved Stand</i> n° 75 et 80                                  |

DIMENSIONS ET ALTITUDES  
EN METRES



## CARTE D'AERODROME

Aerodrome chart

ATIS : 130.480 ☎ 04 92 19 94 92

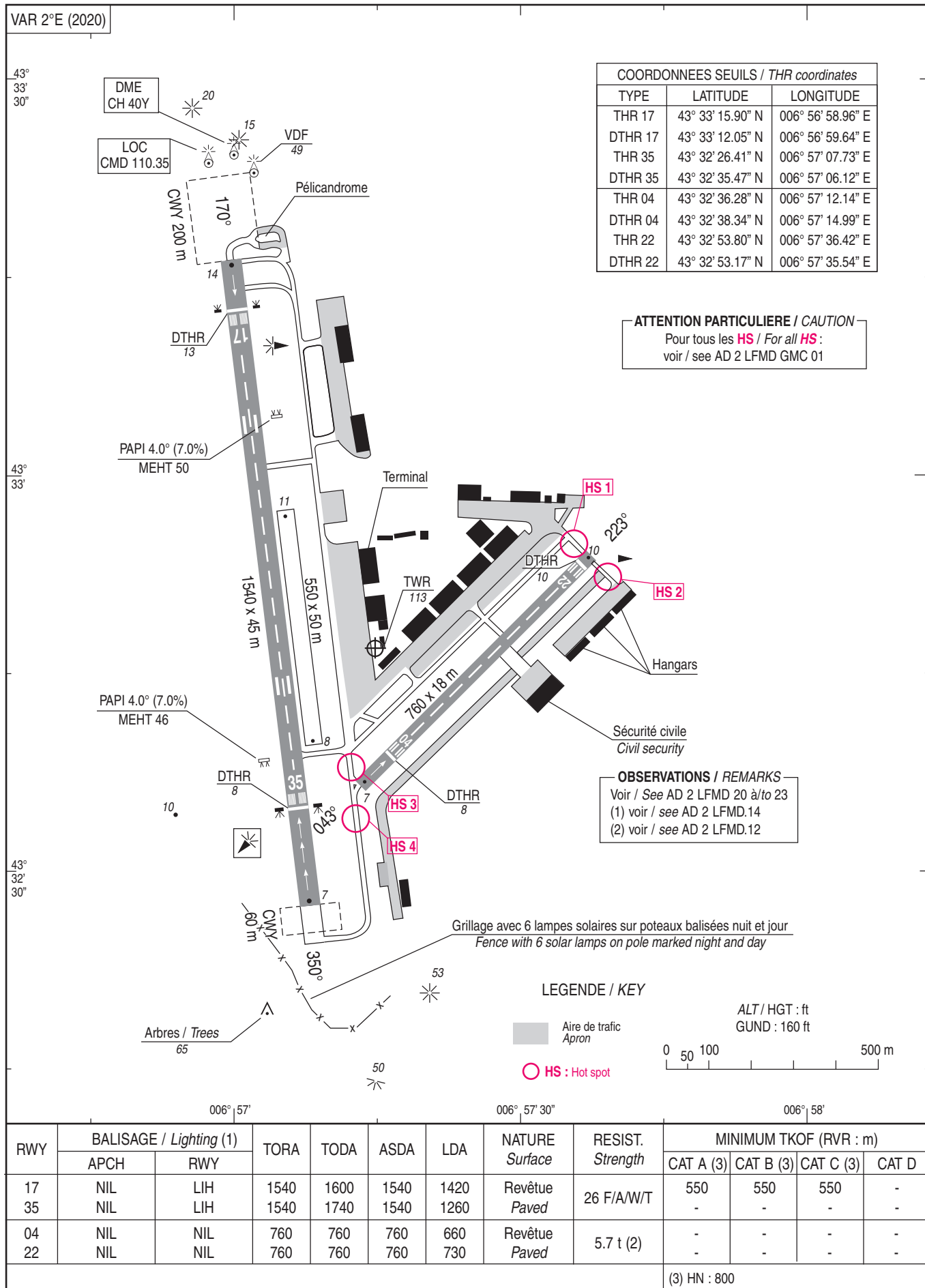
GND (SOL) : 121.805

(OPS : 131.575)

CANNES MANDELIEU

43 32 47 N - 006 57 15 E

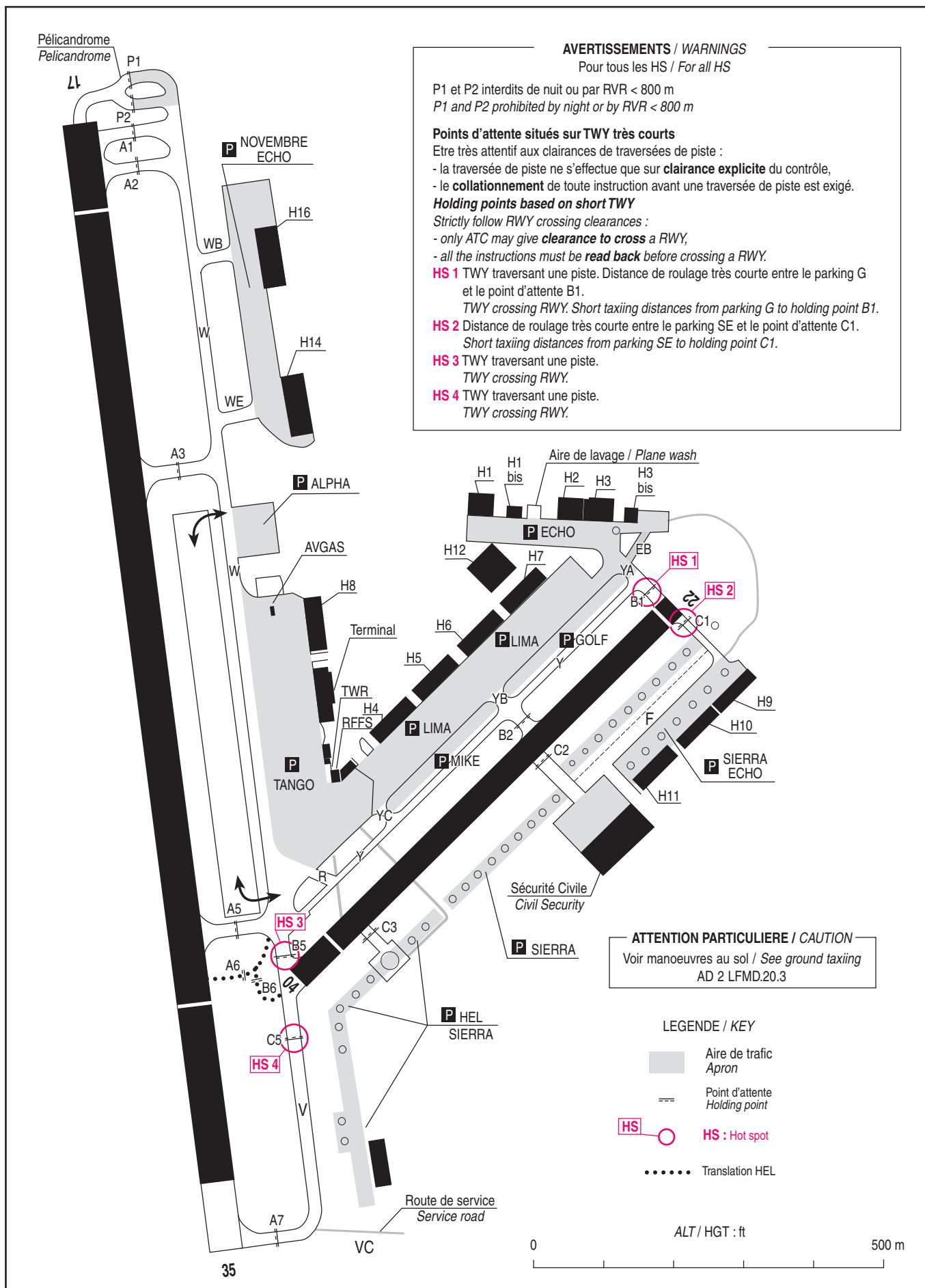
ALT AD : 14 (1 hPa)



## MOUVEMENTS A LA SURFACE

Ground movements

CANNES MANDELIEU



## DATA

## CANNES MANDELIEU

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br><i>Coordinates</i> | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|----------------|-----------------------------------|------|------|-------------|-----|
| NIZ            | REF Enr 4.1                       |      | X    | X           |     |
| AZR            | REF Enr 4.1                       |      | X    | X           | X   |
|                |                                   |      |      |             |     |
| CNM            | REF Enr 4.1                       |      | X    | X           |     |
| LUC            | REF Enr 4.1                       | X    | X    | X           | X   |
| STP            | REF Enr 4.1                       | X    | X    | X           | X   |
| TLN            | REF Enr 4.1                       |      | X    | X           |     |
| ABDIL          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| ABILI          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| ABLAk          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| AMFOU          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| AMGEL          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| AMIRO          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| BADOD          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| BARSO          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| BASIP          | REF ITALY AIP Enr 4.4             | X    | X    | X           |     |
| BATEX          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| BIRGO          | REF Enr 4.4                       |      | X    | X           |     |
| BODRU          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| BOLBA          | REF Enr 4.4                       | X    | X    |             | X   |
| BORDI          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| CUERS          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| DIMAD          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| GAPDO          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| GILON          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| INLOV          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           | X   |
| IRMAR          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| KERIT          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| KOKIN          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| LANKO          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| LONSU          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| MERLU          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| MIKRU          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| NEKIP          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           | X   |
| OBOTA          | REF Enr 4.4                       | X    | X    |             | X   |
| OKTET          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| OMARD          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| OTOKE          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| OZMIC          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| PERUS          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| ROLUP          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| RUBEB          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| RUBIT          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| SODRI          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| TUPOX          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| TURIL          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| UGLET          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| USANO          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| VAREK          | REF Enr 4.4                       | X    | X    | X           |     |
| VEVAR          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |
| XATEL          | REF Enr 4.4                       | X    |      | X           |     |

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

| Identification          | Coordonnées<br><i>Coordinates</i> |                | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|-------------------------|-----------------------------------|----------------|------|------|-------------|-----|
| FAF LOC A ou / or LOC B | 43°27'01.4" N                     | 006°58'42.7" E |      | X    |             | X   |
| FD17A                   | 43°27'01.1" N                     | 006°58'40.4" E | X    |      |             | X   |
| FD35Y                   | 43°27'28.0" N                     | 006°58'32.9" E | X    |      |             | X   |
| MD17A                   | 43°29'57.5" N                     | 006°57'50.7" E | X    |      |             | X   |
| MD35Y                   | 43°31'03.2" N                     | 006°57'32.2" E | X    |      |             | X   |
| FD35Z                   | 43°27'24.2" N                     | 006°58'01.2" E | X    |      |             | X   |
| MD403                   | 43°16'42.3" N                     | 006°28'38.8" E | X    |      |             | X   |
| MD404                   | 43°15'45.1" N                     | 006°42'35.8" E | X    |      |             | X   |
| MD405                   | 43°19'22.6" N                     | 006°51'44.5" E | X    |      |             | X   |
| MD503                   | 43°16'35.4" N                     | 007°22'44.5" E | X    |      |             | X   |
| MD504                   | 43°18'43.3" N                     | 007°01'00.3" E | X    |      |             | X   |
| MD409                   | 43°31'41.9" N                     | 006°57'15.6" E | X    |      |             | X   |
| MD410                   | 43°27'55.6" N                     | 007°03'40.3" E | X    |      |             | X   |
| MD412                   | 43°19'28.3" N                     | 007°06'02.5" E | X    |      |             | X   |
| MD414                   | 43°21'37.2" N                     | 007°00'11.5" E | X    |      |             | X   |

| FNA RNP A RW17 |                                                      |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                               |                              |              |                              |          |
|----------------|------------------------------------------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|-------------------------------|------------------------------|--------------|------------------------------|----------|
| RMK            | no descent at FAF due to intermediate altitude = MDA |                 |                         |          |                   |                    |               |                | MAG VAR 2020 2,3 E            |                              |              | REF NAV AID :-               |          |
|                | Leg sequence                                         | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNIM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| APCH           |                                                      | IF              | OBOTA                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | 2000                          | 2000                         | -            | -                            | RNP APCH |
|                |                                                      | TF              | FD17A                   | -        | 346               | 348.4              | 5.0           | -              | 2000                          | 2000                         | -            | -                            | RNP APCH |
|                |                                                      | TF              | MD17A                   | Yes      | 346               | 348.4              | 3.7           | -              | -                             | -                            | -            | -3.0 / -                     | RNP APCH |
|                |                                                      | DF              | MD410                   | -        | -                 | -                  | -             | R              | -                             | -                            | -            | -                            | RNP APCH |
|                |                                                      | TF              | MD412                   | -        | 166               | 168.4              | 8.6           | -              | -                             | -                            | 160          | -                            | RNP APCH |
|                |                                                      | TF              | MD504                   | -        | 256               | 258.5              | 3.8           | -              | -                             | -                            | 170          | -                            | RNP APCH |
| HLDG           |                                                      | TF              | MD414                   | -        | 346               | 348.4              | 3.0           | -              | -                             | 2000                         | -            | -                            | RNP APCH |
|                |                                                      | -               | MD414                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                             | -                            | -            | -                            | -        |

| RNP A RWY 17 |                                                      |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |              |                               |                          |     |
|--------------|------------------------------------------------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------------|--------------|-------------------------------|--------------------------|-----|
| RMK          | no descent at FAF due to intermediate altitude = MDA |                         |          |                   |                    |               |                | MAG VAR 2020 2,3° E          |                              |              | REF NAV AID :-                |                          |     |
| 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         | -                                                    | NEKIP                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | -                            | -            | -                             | -                        | -   |
|              | -                                                    | INLOV                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | -                            | -            | -                             | -                        | -   |
| INA NEKIP    | IF                                                   | NEKIP                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | -                            | 220          | -                             | -                        | 1.0 |
|              | TF                                                   | MD403                   | -        | 121               | 122.8              | 5.5           | -              | -                            | -                            | -            | -                             | -                        | 1.0 |
|              | TF                                                   | MD404                   | -        | 093               | 095.3              | 10.2          | -              | FL 060                       | -                            | -            | -                             | -                        | 1.0 |
|              | TF                                                   | MD405                   | -        | 059               | 061.5              | 7.6           | -              | 3000                         | -                            | -            | -                             | -                        | 1.0 |
|              | TF                                                   | OBOTA                   | -        | 059               | 061.5              | 6.8           | -              | 2000                         | 2000                         | -            | -                             | -                        | 1.0 |
| INA INLOV    | IF                                                   | INLOV                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | 4000                         | -                            | 220          | -                             | -                        | 1.0 |
|              | TF                                                   | MD503                   | -        | 262               | 264.1              | 22.0          | -              | -                            | -                            | -            | -                             | -                        | 1.0 |
|              | TF                                                   | MD504                   | -        | 276               | 277.8              | 16.0          | -              | 3000                         | -                            | 170          | -                             | -                        | 1.0 |
|              | TF                                                   | OBOTA                   | -        | 346               | 348.4              | 4.0           | -              | 2000                         | 2000                         | -            | -                             | -                        | 1.0 |
|              | IF                                                   | OBOTA                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | 2000                         | 2000                         | -            | -                             | -                        | 1.0 |
| APCH         | TF                                                   | FD17A                   | -        | 346               | 348.4              | 4.5           | -              | 2000                         | 2000                         | -            | -                             | -                        | 1.0 |
|              | TF                                                   | MD17A                   | Yes      | 346               | 348.4              | 3.0           | -              | -                            | -                            | -            | -                             | -                        | 0.3 |
|              | DF                                                   | MD410                   | -        | -                 | -                  | -             | R              | -                            | -                            | -            | -                             | -                        | 1.0 |
|              | TF                                                   | MD412                   | -        | 166               | 168.4              | 8.6           | -              | -                            | -                            | 160          | -                             | -                        | 1.0 |
|              | TF                                                   | MD504                   | -        | 256               | 258.5              | 3.8           | -              | -                            | -                            | 170          | -                             | -                        | 1.0 |
| HLDG         | TF                                                   | MD414                   | Yes      | 346               | 348.4              | 3.0           | -              | -                            | 2000                         | -            | -                             | -                        | 1.0 |
|              | -                                                    | MD414                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | -                            | -            | -                             | -                        | -   |

PRECODING RNP Y RWY 35

| RNP Y RW35   |                 |                         |          |                   |                     |               |                |                               |                              |              |                               |                          |
|--------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|---------------------|---------------|----------------|-------------------------------|------------------------------|--------------|-------------------------------|--------------------------|
| RMK          | GNSS only       |                         |          |                   | MAG VAR 2020 2,3° E |               |                |                               | REF NAV AID :-               |              |                               |                          |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°)  | Distance (NM) | Turn direction | MNMM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG         | -               | NEKIP                   | -        | -                 | -                   | -             | -              | -                             | -                            | -            | -                             | -                        |
| HLDG         | -               | INLOV                   | -        | -                 | -                   | -             | -              | -                             | -                            | -            | -                             | -                        |
| INA NEKIP    | IF              | NEKIP                   | -        | -                 | -                   | -             | -              | -                             | -                            | 220          | -                             | 1.0                      |
|              | TF              | MD403                   | -        | 121               | 122.8               | 5.5           | -              | -                             | -                            | -            | -                             | 1.0                      |
|              | TF              | MD404                   | -        | 093               | 095.3               | 10.2          | -              | FL 060                        | -                            | -            | -                             | 1.0                      |
|              | TF              | MD405                   | -        | 059               | 061.5               | 7.6           | -              | 3000                          | -                            | -            | -                             | 1.0                      |
|              | TF              | OBOTA                   | -        | 059               | 061.5               | 6.8           | -              | 2000                          | 2000                         | -            | -                             | 1.0                      |
| INA INLOV    | IF              | INLOV                   | -        | -                 | -                   | -             | -              | 4000                          | -                            | 220          | -                             | 1.0                      |
|              | TF              | MD503                   | -        | 262               | 264.1               | 22.0          | -              | -                             | -                            | -            | -                             | 1.0                      |
|              | TF              | MD504                   | -        | 276               | 277.8               | 16.0          | -              | 3000                          | -                            | 170          | -                             | 1.0                      |
|              | TF              | OBOTA                   | -        | 346               | 348.4               | 4.0           | -              | 2000                          | 2000                         | -            | -                             | 1.0                      |
|              | IF              | OBOTA                   | -        | -                 | -                   | -             | -              | 2000                          | 2000                         | -            | -                             | 1.0                      |
| APCH         | TF              | FD35Y                   | -        | 346               | 348.4               | 5.0           | -              | 2000                          | 2000                         | -            | -                             | 1.0                      |
|              | TF              | MD35Y                   | Yes      | 346               | 348.4               | 3.7           | -              | -                             | -                            | -            | -3.5°                         | 0.3                      |
|              | DF              | MD410                   | -        | -                 | -                   | -             | R              | -                             | -                            | -            | -                             | 1.0                      |
|              | TF              | MD412                   | -        | 166               | 168.4               | 8.6           | -              | -                             | -                            | 160          | -                             | 1.0                      |
|              | TF              | MD504                   | -        | 256               | 258.5               | 3.8           | -              | -                             | -                            | 170          | -                             | 1.0                      |
| HLDG         | TF              | MD414                   | Yes      | 346               | 348.4               | 3.0           | -              | -                             | 2000                         | -            | -                             | 1.0                      |
|              | -               | MD414                   | -        | -                 | -                   | -             | -              | -                             | -                            | -            | -                             | -                        |

PRECODING RNP Z RWY 35 (LPV ONLY)

| RNP Z RW35 (LPV ONLY) |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                               |                              |              |                               |                          |
|-----------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|-------------------------------|------------------------------|--------------|-------------------------------|--------------------------|
| RMK                   | GNSS only       |                         |          |                   |                    |               |                | MAG VAR 2020 2,3 E            |                              |              | REF NAVAID :-                 |                          |
| Leg sequence          | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNIM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG                  | -               | NEKIP                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                             | -                            | -            | -                             | -                        |
| HLDG                  | -               | INLOV                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                             | -                            | -            | -                             | -                        |
| INA NEKIP             | IF              | NEKIP                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                             | -                            | 220          | -                             | 1.0                      |
|                       | TF              | MD403                   | -        | 121               | 122.8              | 5.5           | -              | -                             | -                            | -            | -                             | 1.0                      |
|                       | TF              | MD404                   | -        | 093               | 095.3              | 10.2          | -              | FL 060                        | -                            | -            | -                             | 1.0                      |
|                       | TF              | MD405                   | -        | 059               | 061.5              | 7.6           | -              | 3000                          | -                            | -            | -                             | 1.0                      |
|                       | TF              | BOLBA                   | -        | 059               | 061.5              | 6.0           | -              | 2000                          | 2000                         | -            | -                             | 1.0                      |
| INA INLOV             | IF              | INLOV                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | 4000                          | -                            | 220          | -                             | 1.0                      |
|                       | TF              | MD503                   | -        | 262               | 264.1              | 22.0          | -              | -                             | -                            | -            | -                             | 1.0                      |
|                       | TF              | MD504                   | -        | 276               | 277.8              | 16.0          | -              | 3000                          | -                            | 170          | -                             | 1.0                      |
|                       | TF              | BOLBA                   | -        | 334               | 336.6              | 3.8           | -              | 2000                          | 2000                         | -            | -                             | 1.0                      |
|                       | IF              | BOLBA                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | 2000                          | 2000                         | -            | -                             | 1.0                      |
| APCH                  | TF              | FD35Z                   | -        | 350               | 352.7              | 5.2           | -              | 2000                          | 2000                         | -            | -                             | 1.0                      |
|                       | TF              | MD409                   | Yes      | 350               | 352.7              | 4.3           | -              | -                             | -                            | -            | -3.5°/50                      | 0.3                      |
|                       | DF              | MD410                   | -        | -                 | -                  | -             | R              | -                             | -                            | -            | -                             | 1.0                      |
|                       | TF              | MD412                   | -        | 166               | 168.4              | 8.6           | -              | -                             | -                            | 160          | -                             | 1.0                      |
|                       | TF              | MD504                   | -        | 256               | 258.5              | 3.8           | -              | -                             | -                            | 170          | -                             | 1.0                      |
| HLDG                  | TF              | MD414                   | Yes      | 346               | 348.4              | 3.0           | -              | -                             | 2000                         | -            | -                             | 1.0                      |
|                       | -               | MD414                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                             | -                            | -            | -                             | -                        |

SBAS FAS DATA BLOCK RNP Z RWY 35 (LPV ONLY)

| Input Data                          |               |
|-------------------------------------|---------------|
| Parameters                          | Values        |
| Operation Type                      | 0             |
| SBAS Provider                       | 1             |
| Airport Identifier                  | LFMD          |
| Runway                              | 35            |
| Runway Direction                    | 0             |
| Approach Performance Designator     | 0             |
| Route Indicator                     | Z             |
| Reference Path Data Selector        | 0             |
| Reference Path Identifier           | E35A          |
| LTP/FTP Latitude                    | 433235.4720N  |
| LTP/FTP Longitude                   | 0065706.1240E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 51,3          |
| FPAP Latitude                       | 433329.9430N  |
| Delta FPAP Latitude (seconds)       | 54.4710       |
| FPAP Longitude                      | 0065656.4710E |
| Delta FPAP Longitude (seconds)      | -9.6530       |
| Threshold Crossing Height           | 15            |
| TCH Units Selector                  | 1             |
| Glidepath Angle (degrees)           | 3,5           |
| Course Width (metres)               | 105           |
| Length Offset (metres)              | 440           |
| HAL                                 | 40            |
| VAL                                 | 50            |

| Output Data          |                                                                                                                                  |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Data Block           | 10 04 0D 06 0C 23 D0 00 01 35<br>33 05 20 CC AF 12 98 BC FB 02<br>01 16 8E A9 01 96 B4 FF 2C 81<br>5E 01 64 37 C8 FA A5 CD 86 24 |
| Calculated CRC Value | A5CD8624                                                                                                                         |

**CANNES MANDELIEU**  
**SID RNAV RWY 17**  
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY17           |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |                  |                     |
|--------------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|--------------------|------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------|
| RMK                      | GNSS only       |                         |          |                   |                    |               | MAG VAR 2020 2.3°E |                              |                              | REF NAVAID : AZR |                     |
| 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 |
| <b>PERUS 1N</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |                  |                     |
| -                        | CF              | ROLUP                   | -        | 155               | 157.7              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | 17.4          | -                  | -                            | 2000                         | -                | 1.0                 |
| -                        | FM              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | DF              | AMIRO                   | -        | -                 | -                  | -             | -                  | FL130                        | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | PERUS                   | -        | 293               | 294.8              | 30.7          | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| <b>BODRU 1N</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |                  |                     |
| -                        | CF              | ROLUP                   | -        | 155               | 157.7              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | 17.4          | -                  | -                            | 2000                         | -                | 1.0                 |
| -                        | FM              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | DF              | AMIRO                   | -        | -                 | -                  | -             | -                  | FL130                        | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | BODRU                   | -        | 313               | 315.2              | 22.7          | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| <b>BADOD 1N</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |                  |                     |
| -                        | CF              | ROLUP                   | -        | 155               | 157.7              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | 17.4          | -                  | -                            | 2000                         | -                | 1.0                 |
| -                        | FM              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | DF              | AMIRO                   | -        | -                 | -                  | -             | -                  | FL130                        | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | BADOD                   | -        | 328               | 330.0              | 18.9          | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| <b>OKTET 1N</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |                  |                     |
| -                        | CF              | ROLUP                   | -        | 155               | 157.7              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | 17.4          | -                  | -                            | 2000                         | -                | 1.0                 |
| -                        | FM              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | DF              | AMIRO                   | -        | -                 | -                  | -             | -                  | FL130                        | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | OKTET                   | -        | 345               | 346.8              | 33.5          | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| <b>IRMAR 1N</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |                  |                     |
| -                        | CF              | ROLUP                   | -        | 155               | 157.7              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | 17.4          | -                  | -                            | 2000                         | -                | 1.0                 |
| -                        | FM              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | DF              | BARSO                   | -        | -                 | -                  | -             | -                  | FL130                        | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | IRMAR                   | -        | 352               | 353.8              | 39.6          | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| <b>BASIP 1N</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |                  |                     |
| -                        | CF              | ROLUP                   | -        | 155               | 157.7              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | 17.4          | -                  | -                            | 2000                         | -                | 1.0                 |
| -                        | FM              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | DF              | USANO                   | -        | -                 | -                  | -             | -                  | FL100                        | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | BASIP                   | -        | 046               | 048.6              | 14.3          | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| <b>SODRI 1N</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |                  |                     |
| -                        | CF              | ROLUP                   | -        | 155               | 157.7              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | 17.4          | -                  | -                            | 2000                         | -                | 1.0                 |
| -                        | FM              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | DF              | OMARD                   | -        | -                 | -                  | -             | -                  | FL070                        | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | MERLU                   | -        | 097               | 099.4              | 9.0           | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | SODRI                   | -        | 097               | 098.8              | 25.8          | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |

**CANNES MANDELIEU**  
**SID RNAV RWY 17**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY17           |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |                  |                     |
|--------------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|--------------------|------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------|
| RMK                      | GNSS only       |                         |          |                   |                    |               | MAG VAR 2020 2.3°E |                              |                              | REF NAVAID : AZR |                     |
| 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 |
| <b>LONSU 1N</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |                  |                     |
| -                        | CF              | ROLUP                   | -        | 155               | 157.7              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | 17.4          | -                  | -                            | 2000                         | -                | 1.0                 |
| -                        | FM              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | DF              | OMARD                   | -        | -                 | -                  | -             | -                  | FL070                        | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | MERLU                   | -        | 097               | 099.4              | 9.0           | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | LONSU                   | -        | 148               | 150.7              | 20.8          | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| <b>VAREK 1N</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |                  |                     |
| -                        | CF              | ROLUP                   | -        | 155               | 157.7              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | 17.4          | -                  | -                            | 2000                         | -                | 1.0                 |
| -                        | FM              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | DF              | OMARD                   | -        | -                 | -                  | -             | -                  | FL070                        | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | VAREK                   | -        | 158               | 159.9              | 50.5          | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| <b>RUBIT 1N</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |                  |                     |
| -                        | CF              | ROLUP                   | -        | 155               | 157.7              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | 17.4          | -                  | -                            | 2000                         | -                | 1.0                 |
| -                        | FM              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | DF              | STP                     | -        | -                 | -                  | -             | -                  | FL070                        | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | RUBIT                   | -        | 269               | 271.2              | 8.3           | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| <b>TURIL 1N</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |                  |                     |
| -                        | CF              | ROLUP                   | -        | 155               | 157.7              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | 17.4          | -                  | -                            | 2000                         | -                | 1.0                 |
| -                        | FM              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | DF              | STP                     | -        | -                 | -                  | -             | -                  | FL070                        | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | RUBIT                   | -        | 269               | 271.2              | 8.3           | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | TURIL                   | -        | 269               | 271.0              | 17.0          | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| <b>LANKO 1N</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |                  |                     |
| -                        | CF              | ROLUP                   | -        | 155               | 157.7              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | 17.4          | -                  | -                            | 2000                         | -                | 1.0                 |
| -                        | FM              | DIMAD                   | -        | 129               | 131.2              | -             | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | DF              | STP                     | -        | -                 | -                  | -             | -                  | FL070                        | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | CUERS                   | -        | 269               | 271.3              | 20.5          | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |
| -                        | TF              | LANKO                   | -        | 269               | 270.8              | 5.3           | -                  | -                            | -                            | -                | 1.0                 |

**CANNES MANDELIEU**  
**STAR RNAV EAST RWY 17-35**  
 Codage proposé / Proposed coding

| STAR EAST RNAV RWY 17/35 |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
|--------------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------------|---------------|--------------------------|
| RMK                      | GNSS only       |                         |          |                   |                    |               |                | MAG VAR 2020 2,3 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) | MAX IAS (kt)  | Navigation Accuracy (NM) |
| HDLG                     | -               | AMGEL                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | -                            | -             | -                        |
| HDLG                     | -               | INLOV                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | -                            | -             | -                        |
| <b>OZMIC 3V</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
| -                        | IF              | OZMIC                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | FL170                        | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | OTOKE                   | -        | 219               | 221.5              | 5.7           | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | INLOV                   | -        | 219               | 221.4              | 17.1          | -              | 4000                         | -                            | -             | 1.0                      |
| <b>BORDI 3V</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
| -                        | IF              | BORDI                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | FL170                        | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | AMGEL                   | -        | 233               | 235.1              | 20,0          | -              | 11400                        | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | MIKRU                   | -        | 139               | 140.9              | 11.8          | -              | FL 110                       | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | OTOKE                   | -        | 107               | 109.4              | 27,0          | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | INLOV                   | -        | 219               | 221.4              | 17.1          | R              | 4000                         | -                            | -             | 1.0                      |
| <b>VEVAR 3V</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
| -                        | IF              | VEVAR                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | GAPDO                   | -        | 168               | 170.3              | 35.6          | -              | FL170                        | FL 220                       | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | AMGEL                   | -        | 155               | 157.1              | 24.9          | -              | FL140                        | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | MIKRU                   | -        | 139               | 140.9              | 11.8          | -              | FL110                        | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | OTOKE                   | -        | 107               | 109.4              | 27,0          | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | INLOV                   | -        | 219               | 221.4              | 17.1          | R              | 4000                         | -                            | -             | 1.0                      |
| <b>LONSU 3V</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
| -                        | IF              | LONSU                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | FL 170                       | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | KOKIN                   | -        | 359               | 001.1              | 26.9          | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | INLOV                   | -        | 304               | 306.6              | 9,0           | -              | 4000                         | -                            | -             | 1.0                      |
| <b>SODRI 3V</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
| -                        | IF              | SODRI                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | KOKIN                   | -        | 309               | 310.9              | 19.5          | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | INLOV                   | -        | 304               | 306.6              | 9,0           | -              | 4000                         | -                            | -             | 1.0                      |
| <b>KERIT 3V</b>          |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
| -                        | IF              | KERIT                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | FL 170                       | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | KOKIN                   | -        | 252               | 254.2              | 25.4          | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | INLOV                   | -        | 304               | 306.6              | 9,0           | -              | 4000                         | -                            | -             | 1.0                      |

**CANNES MANDELIEU**  
**STAR RNAV WEST RWY 17-35**  
Codage proposé / Proposed coding

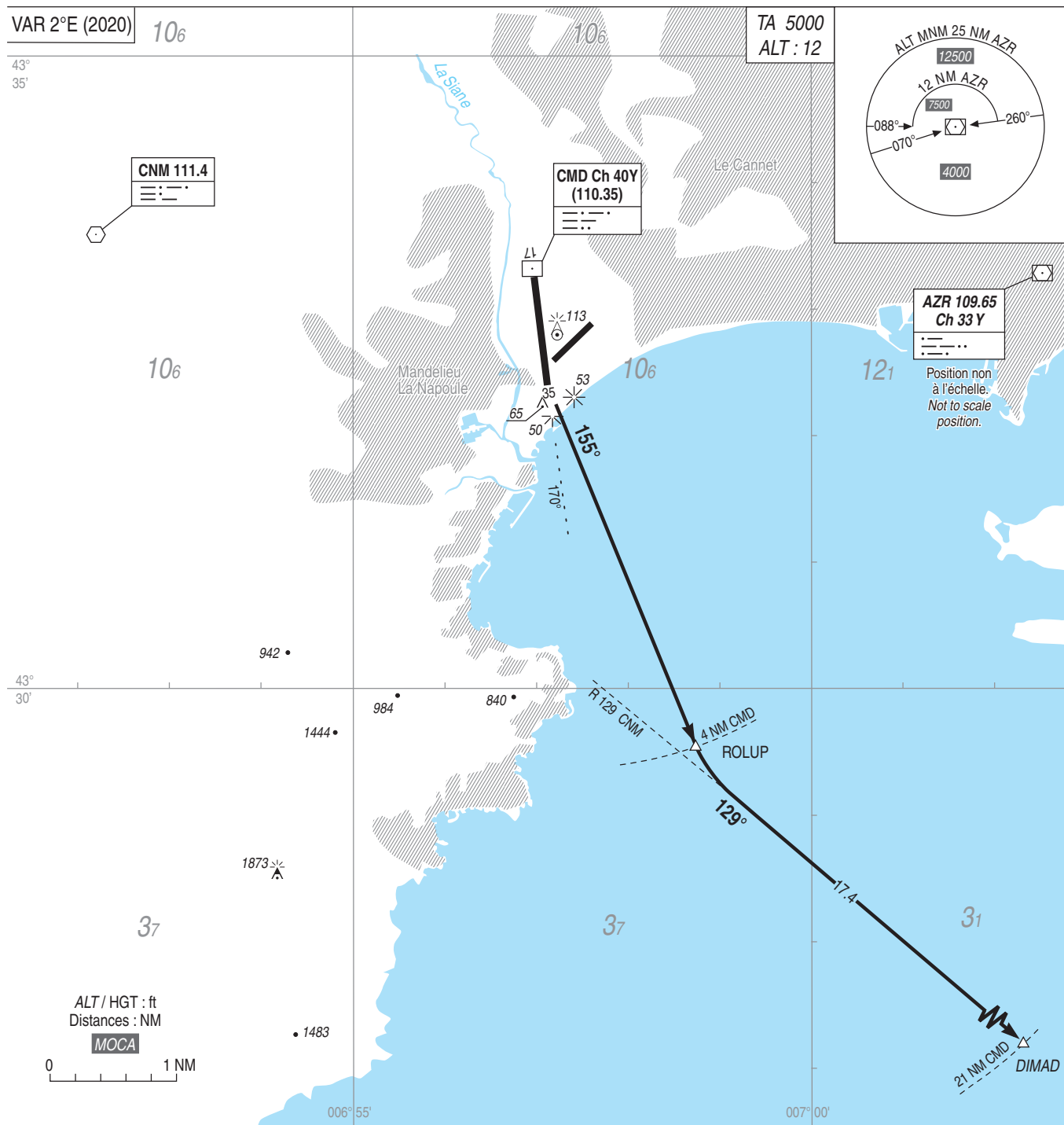
| STAR WEST RNAV RWY 17/35 |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
|--------------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------------|---------------|--------------------------|
| RMK                      | GNSS only       |                         |          |                   |                    |               |                | MAG VAR 2020 2,3 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) | MAX IAS (kt)  | Navigation Accuracy (NM) |
| HDLG                     | -               | NEKIP                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | -                            | -             | -                        |
| XATEL 3V                 |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
| -                        | IF              | XATEL                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | FL 310                       | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | TUPOX                   | -        | 149               | 151.2              | 20.2          | -              | -                            | FL 250                       | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | RUBEB                   | -        | 149               | 151.4              | 15.1          | -              | FL 200                       | FL 200                       | 280           | 1.0                      |
| -                        | TF              | BATEX                   | -        | 126               | 127.8              | 8.3           | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | UGLET                   | -        | 126               | 128.0              | 8.6           | -              | FL 120                       | FL 120                       | 250           | 1.0                      |
| -                        | TF              | GILON                   | -        | 126               | 128.0              | 13.3          | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | LUC                     | -        | 119               | 120.8              | 7.2           | -              | FL070                        | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | NEKIP                   | -        | 121               | 122.8              | 6,1           | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| ABDIL 3V                 |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
| -                        | IF              | ABDIL                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | FL 190                       | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | TUPOX                   | -        | 164               | 166.0              | 10.9          | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | RUBEB                   | -        | 149               | 151.4              | 15.1          | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | BATEX                   | -        | 126               | 127.8              | 8.3           | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | UGLET                   | -        | 126               | 128.0              | 8.6           | -              | FL 120                       | FL 120                       | 250           | 1.0                      |
| -                        | TF              | GILON                   | -        | 126               | 128.0              | 13.3          | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | LUC                     | -        | 119               | 120.8              | 7.2           | -              | FL 070                       | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | NEKIP                   | -        | 121               | 122.8              | 6,1           | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| TUPOX 3V                 |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
| -                        | TF              | TUPOX                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | FL 250                       | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | RUBEB                   | -        | 149               | 151.4              | 15.1          | -              | FL 200                       | FL 200                       | 280           | 1.0                      |
| -                        | TF              | BATEX                   | -        | 126               | 127.8              | 8.3           | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | UGLET                   | -        | 126               | 128.0              | 8.6           | -              | FL 120                       | FL 120                       | 250           | 1.0                      |
| -                        | TF              | GILON                   | -        | 126               | 128.0              | 13.3          | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | LUC                     | -        | 119               | 120.8              | 7.2           | -              | FL 070                       | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | NEKIP                   | -        | 121               | 122.8              | 6,1           | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| ABLAK 3V                 |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
| -                        | IF              | ABLAK                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | FL 200                       | 280           | 1.0                      |
| -                        | TF              | ABILI                   | -        | 067               | 068.8              | 11.1          | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | UGLET                   | -        | 082               | 084.7              | 8.8           | -              | FL 120                       | FL 120                       | 250           | 1.0                      |
| -                        | TF              | GILON                   | -        | 126               | 128.0              | 13.3          | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | LUC                     | -        | 119               | 120.8              | 7.2           | -              | FL 070                       | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | NEKIP                   | -        | 121               | 122.8              | 6,1           | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| PERUS 3V                 |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
| -                        | TF              | PERUS                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | FL 190                       | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | AMFOU                   | -        | 178               | 180.2              | 33,4          | -              | -                            | FL 120                       | 250           | 1.0                      |
| -                        | TF              | GILON                   | -        | 174               | 176.2              | 9,1           | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | LUC                     | -        | 119               | 120.8              | 7.2           | -              | FL 070                       | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | NEKIP                   | -        | 121               | 122.8              | 6,1           | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| AMFOU 3V                 |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
| -                        | TF              | AMFOU                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | FL 120                       | 250           | 1.0                      |
| -                        | TF              | GILON                   | -        | 174               | 176.2              | 9,1           | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | LUC                     | -        | 119               | 120.8              | 7.2           | -              | FL 070                       | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | NEKIP                   | -        | 121               | 122.8              | 6,1           | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |
| BIRGO 3V                 |                 |                         |          |                   |                    |               |                |                              |                              |               |                          |
| -                        | TF              | BIRGO                   | -        | -                 | -                  | -             | -              | -                            | FL 110                       | 250           | 1.0                      |
| -                        | TF              | LUC                     | -        | 93                | 095.1              | 6,0           | -              | FL 070                       | -                            | -             | 1.0                      |
| -                        | TF              | NEKIP                   | -        | 121               | 122.8              | 6,1           | -              | -                            | -                            | -             | 1.0                      |

**CANNES MANDELIEU**  
**Départs initiaux RWY 17 "K" via DIMAD**  
**Initial Departures RWY 17 "K" via DIMAD**  
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C)

ATIS CANNES 130.480

APP : NICE Approche/Approach 120.655 (I)  
NICE Départ/Departure 130.830 (H) - 125.580 (s)

TWR : CANNES Tour/Tower 118.625  
CANNES Sol/Ground 121.805



**DEP initial RWY 17 "K" via DIMAD :**

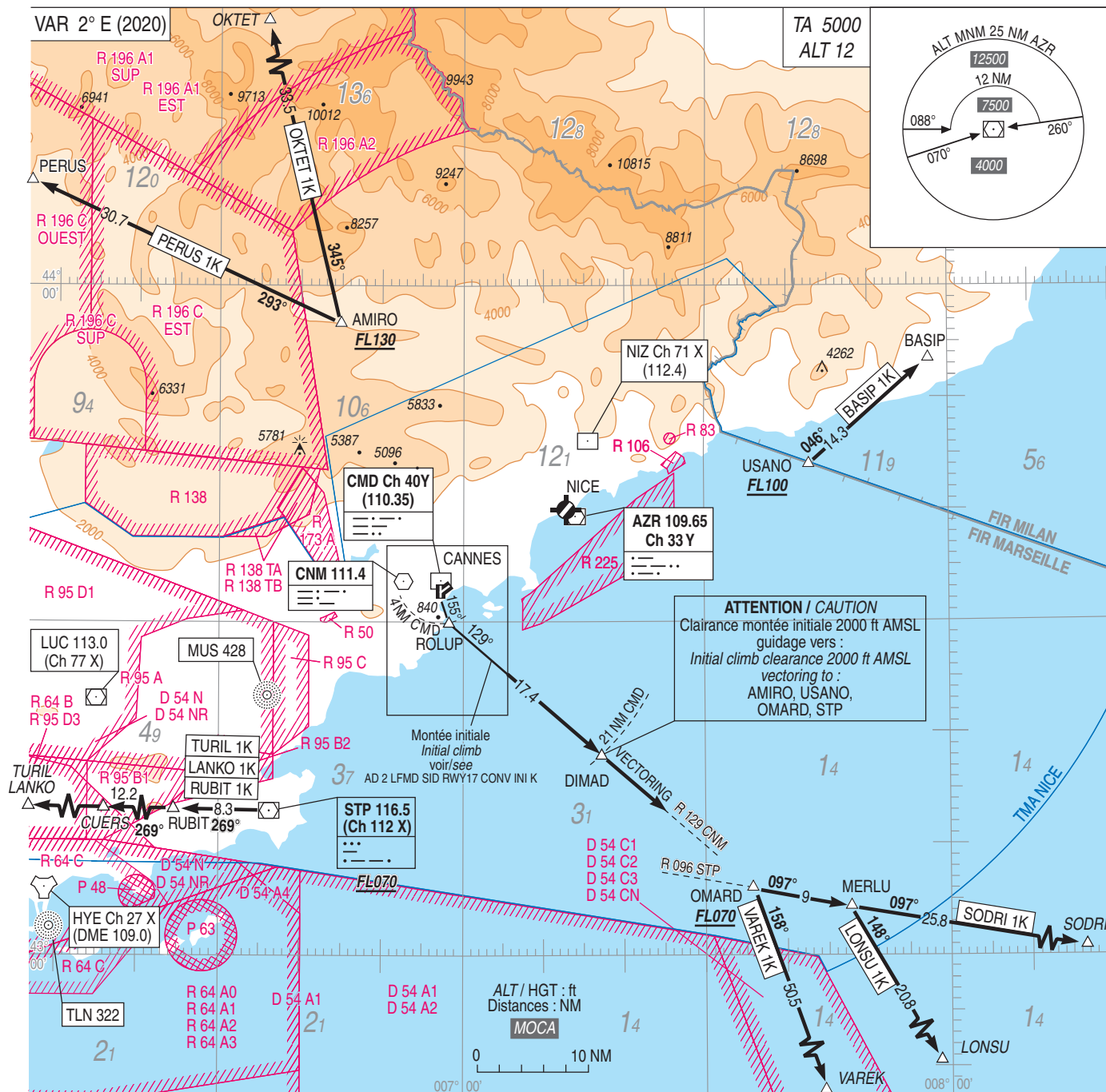
Monter sur la route 155° MAG (ne pas tourner avant l'extrémité de piste).  
A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD.  
Monter à 2000 AMSL.

**Initial DEP RWY 17 "K" via DIMAD :**

Climb on course 155° MAG (do not turn before reaching DER).  
At ROLUP (D4 CMD) turn left R 129 CNM (129°) to DIMAD.  
Climb up to 2000 AMSL.

**ATIS CANNES** 130.480

APP : NICE Approche/Approach 120.655 (I)  
NICE Départ/Departure 130.830 (H) - 125.580 (s)  
**TWR** : CANNES Tour/Tower 118.625  
CANNES Sol/Ground 121.805



## RADIOCOMMUNICATION FAILURE

En VMC :

- avant guidage, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
- après guidage, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

En IMC : - avant guidage, poursuivre le vol jusqu'à DIMAD via ROLUP au niveau assigné, rejoindre ensuite l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.  
- après guidage, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

Note : Dans tous les cas, monter au niveau assigné. Si le dernier niveau assigné n'est pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

VMC : - before vectoring, turn around to land at the aerodrome.  
- after vectoring, join SID as directly as possible.

*IMC : - before vectoring, proceed DIMAD via ROLUP at the cleared level then join SID as directly as possible.*

- after vectoring, join SID as directly as possible.

*Note : In any case, climb at the latest assigned level. If the latest assigned FL is not compatible with the minimal safety altitude, proceed to the cruising level.*

**CANNES MANDELIEU**  
**SID CONV "K" RWY 17 via DIMAD**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

| SID CONV RWY 17            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                          |                        |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|------------------------|
| CAT                        | A B C                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                          |                        |
| PBN Box                    | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                          |                        |
| Obstacle<br>Climb gradient | Abstraction faite d'arbres (altitude 65 ft) très proches de la DER RWY 17qui imposent une pente de 15%, la pente minimale théorique de montée est 7.5% à maintenir jusqu'à 1000 ft. Elle est imposée par le relief : 840 ft (Théoule) surmonté de végétation situé à 4500 m de la DER. Ensuite, la pente minimale théorique de montée de 3.3% peut s'appliquer<br><br><i>If trees (altitude 65 ft) in the close proximity of DER that imply a 15% slope, are disregarded, the minimum theoretical climb gradient is 7.5% to be maintained up to 1000 ft, due to terrain 840 ft (Théoule) covered by vegetation located 4500 m from DER. Then the minimum theoretical climb gradient of 3.3% can apply.</i> |                                          |                        |
| ATS climb gradient         | 6% jusqu'au FL100<br><i>6% up to FL100</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                          |                        |
| General RMK                | Départ RWY35, RWY 04, RWY 22 : voir AD2.22.1.3.3<br><br><i>Departure RWY35, RWY 04, RWY 22 : see AD2.22.1.3.3</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                          |                        |
|                            | Départs à destination de la Corse :<br>Hélices : RFL 130 MAX, excepté destination LFKF : RFL 190 MAX. –<br>Réacteurs : RFL 190 MAX, excepté destination LFKC : RFL 130 MAX.<br><br><i>Departures to Corsica : -<br/>Propellers : RFL 130 MAX, except for LFKF : RFL 190 MAX. –<br/>Jet engines : RFL 190 MAX, except for LFKC : RFL 130 MAX.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                          |                        |
|                            | (1) Ne pas tourner avant l'extrémité de piste<br><i>(1) Do not turn before the end of runway</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                          |                        |
| SID                        | Itinéraires / Routes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Clr Initiale<br><i>Initial clearance</i> | RMK                    |
| <b>PERUS 1 K</b>           | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers PERUS (293°).<br><br><i>Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to PERUS (293°).</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 2000 ft AMSL                             | RFL > 135              |
|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                          |                        |
|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                          |                        |
| <b>OKTET 1 K</b>           | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers OKTET (345°).<br><br><i>Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to OKTET (345°).</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 2000 ft AMSL                             | RFL > 195              |
|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                          |                        |
|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                          |                        |
| <b>BASIP 1 K</b>           | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à USANO au FL100 MNM, puis procéder vers BASIP (046°).<br><br><i>Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring until USANO at FL100 MNM, then proceed to BASIP (046°).</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 2000 ft AMSL                             |                        |
|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                          |                        |
| <b>VAREK 1 K</b>           | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL070 MNM, puis procéder vers VAREK (158°).<br><br><i>Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring until OMARD at FL070 MNM, then proceed to VAREK (158°).</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 2000 ft AMSL                             | Voir / see General RMK |

**CANNES MANDELIEU**  
**SID CONV "K" RWY 17 via DIMAD**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

| SID CONV RWY 17  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                   |                                                  |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------|
| SID              | Itinéraires / Routes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Clr Initiale<br>Initial clearance | RMK                                              |
| <b>LONSU 1 K</b> | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL070 MNM, puis procéder vers MERLU (097°) puis LONSU (148°).<br><br><i>Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring until OMARD at FL070 MNM, then proceed to MERLU (097°) then LONSU (148°).</i> | 2000 ft AMSL                      | Voir / see General RMK                           |
| <b>SODRI 1 K</b> | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL070 MNM, puis procéder vers MERLU (097°) puis SODRI (097°).<br><br><i>Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until OMARD at FL070 MNM, then proceed to MERLU (097°) then SODRI (097°).</i>    | 2000 ft AMSL                      | Voir / see General RMK                           |
| <b>RUBIT 1 K</b> | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à STP au FL070 MNM, puis procéder vers RUBIT (269°).<br><br><i>Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring until STP at FL070 MNM, then proceed to RUBIT (269°).</i>                                         | 2000 ft AMSL                      | RFL < 115<br>Reservé / reserved destination LFTH |
| <b>TURIL 1 K</b> | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à STP au FL070 MNM, puis procéder vers RUBIT (269°) puis TURIL (269°).<br><br><i>Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring until STP at FL070 MNM, then proceed to RUBIT (269°) then TURIL (269°).</i>     | 2000 ft AMSL                      | RFL > 195                                        |
| <b>LANKO 1 K</b> | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à STP au FL070 MNM, puis procéder vers CUERS (269°) puis LANKO (269°).<br><br><i>Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring STP at FL070 MNM, then proceed to CUERS (269°) then LANKO (269°).</i>           | 2000 ft AMSL                      | RFL < 195                                        |

| Départs omnidirectionnels / Omnidirectional departures RWY 17 |
|---------------------------------------------------------------|
| <b>NIL</b>                                                    |

**CANNES MANDELIEU**  
**SID RNAV RWY 17 via DIMAD**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

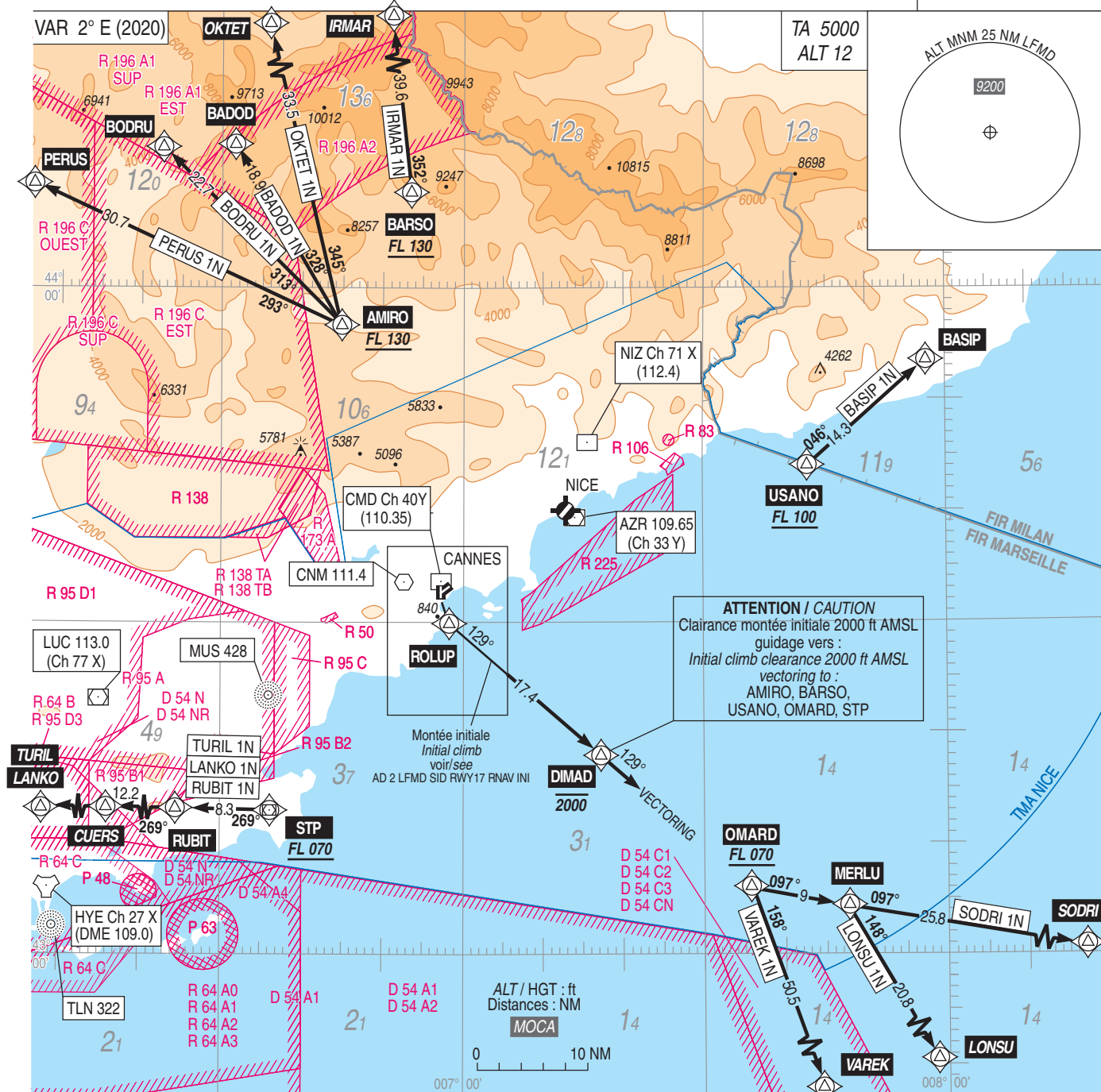
ATIS CANNES 130.480

APP : NICE Approche/Approach 120.655 (I)

NICE Départ/Departure 130.830 (H) - 125.580 (s)

TWR : CANNES Tour/Tower 118.625

CANNES Sol/Ground 121.805

**RNAV 1**  
GNSS seulement / only**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

- En VMC : - avant guidage, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.  
- après guidage, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.
- En IMC : - avant guidage, poursuivre le vol jusqu'à DIMAD via ROLUP au niveau assigné, rejoindre ensuite l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.  
- après guidage, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

Note : Dans tous les cas, monter au niveau assigné. Si le dernier niveau assigné n'est pas compatible avec l'altitude de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE**

- VMC : - before vectoring, turn around to land at the aerodrome.  
- after vectoring, join SID as directly as possible.
- IMC : - before vectoring, proceed to DIMAD via ROLUP at the cleared level then join the assigned SID as directly as possible.  
- after vectoring, join SID as directly as possible.

Note : In all cases, climb to the latest assigned level. If the latest assigned level is not compatible with the minimal safety altitude, proceed to the cruising level.

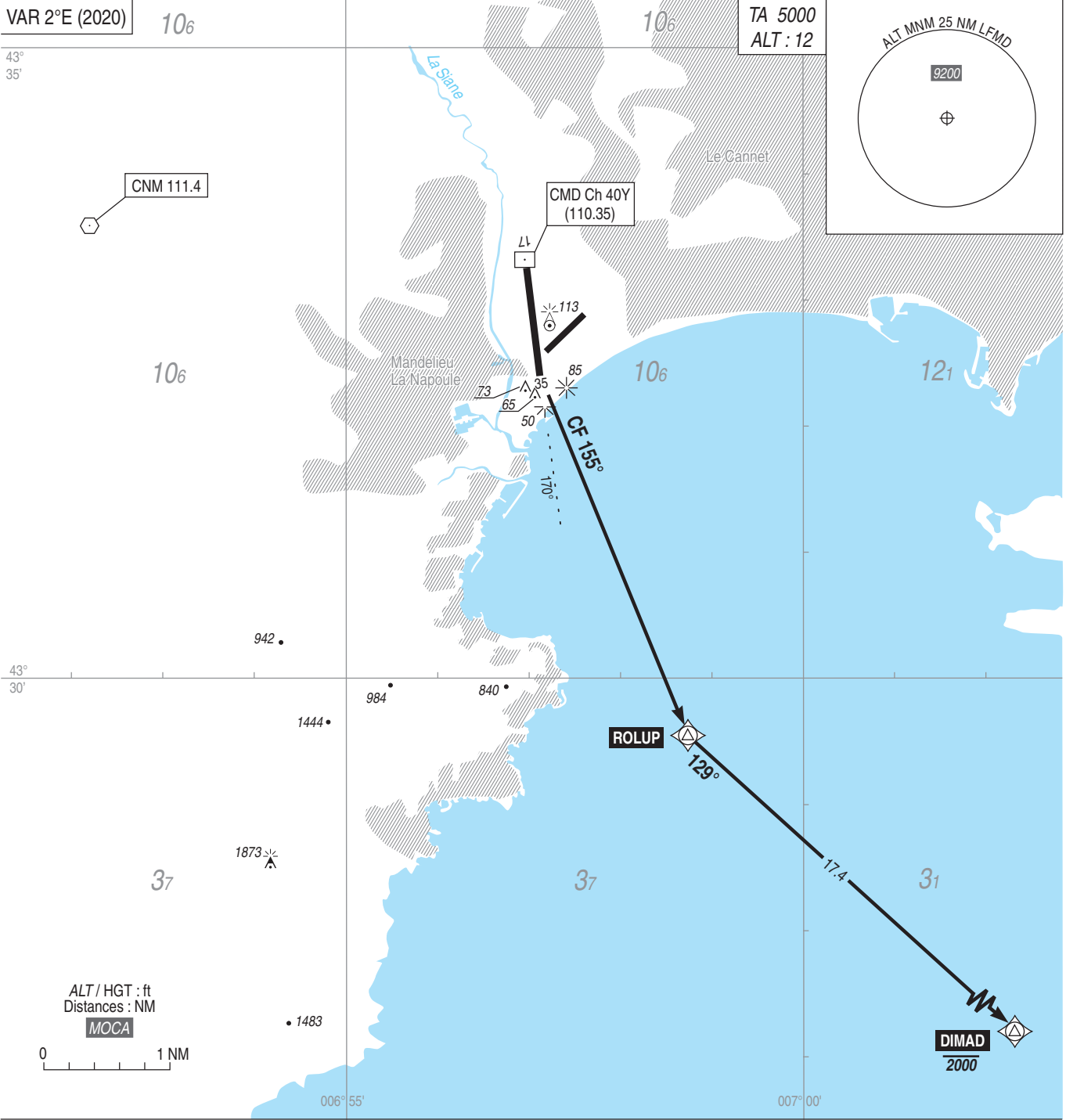
CANNES MANDELIEU

Départs initiaux RNAV 17 via DIMAD

Initial RNAV Departures RWY 17 via DIMAD

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

|                                                                                                                                                                                    |                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| ATIS CANNES 130.480<br>APP : NICE Approche/Approach 120.655 (I)<br>NICE Départ/Departure 130.830 (H) - 125.580 (s)<br>TWR : CANNES Tour/Tower 118.625<br>CANNES Sol/Ground 121.805 | RNAV 1<br>GNSS seulement / only |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|



Panne radiocommunication  
Voir AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV

Radiocommunication failure  
See AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV

**CANNES MANDELIEU**  
**SID RNAV RWY 17**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 17            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                          |           |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------|
| CAT                        | A B C                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                          |           |
| PBN Box                    | RNAV1 GNSS seulement/ only                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                          |           |
| Obstacle<br>Climb gradient | <p>Abstraction faite de deux obstacles : un arbre d'altitude 73ft R 212 DER / 220 m imposant une pente de 15.3%, et un bâtiment de 85 ft R 125 DER / 370 m imposant une pente de 9.1%, la pente théorique de montée initiale est de 6,6% jusqu'à 900 ft, déterminée par un relief d'altitude 624 ft R 180 DER / 2.3 NM. Ensuite, la pente théorique minimale de montée de 3,3% s'applique.</p> <p><i>If two obstacles are disregarded : a tree 73ft altitude R 212 / 220 m from DER determining climb gradient 15.3% and a building 85 ft altitude R 125 / 370m from DER determining climb gradient 9.1%, the theoretical climb gradient is 6.6% until 900 ft, determined by a ground spot 624ft R 180 / 2.3 NM from DER. Afterwards, the minimal theoretical climb gradient of 3.3% applies.</i></p> |                                          |           |
| ATS gradient climb         | 6% jusqu'au FL100<br>6% up to FL100                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                          |           |
| General RMK                | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                          |           |
|                            | Départ RWY35, RWY 04, RWY 22 : voir AD2.22.1.3.3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                          |           |
|                            | <i>Departure RWY35, RWY 04, RWY 22 : see AD2.22.1.3.3</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                          |           |
|                            | <p>Départs à destination de la Corse :<br/>Hélices : RFL 130 MAX, excepté destination LFKF : RFL 190 MAX. –<br/>Réacteurs : RFL 190 MAX, excepté destination LFKC : RFL 130 MAX.</p> <p><i>Departures to Corsica :<br/>Propellers : RFL 130 MAX, except for LFKF : RFL 190 MAX. –<br/>Jet engines : RFL 190 MAX, except for LFKC : RFL 130 MAX.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                          |           |
| SID                        | Itinéraires / Routes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Clr Initiale<br><i>Initial clearance</i> | RMK       |
| <b>PERUS 1 N</b>           | <p>Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers PERUS.</p> <p><i>Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to PERUS.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 2000 ft AMSL                             | RFL > 135 |
| <b>BODRU 1 N</b>           | <p>Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers BODRU.</p> <p><i>Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to BODRU.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 2000 ft AMSL                             | RFL > 195 |
| <b>BADOD 1 N</b>           | <p>Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers BADOD.</p> <p><i>Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to BADOD.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 2000 ft AMSL                             | RFL > 195 |
| <b>OKTET 1 N</b>           | <p>Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers OKTET.</p> <p><i>Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to OKTET.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 2000 ft AMSL                             | RFL > 195 |
| <b>IRMAR 1 N</b>           | <p>Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à BARSO au FL130 MNM, puis procéder vers IRMAR.</p> <p><i>Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until BARSO at FL130 MNM, then proceed to IRMAR.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 2000 ft AMSL                             | RFL > 195 |

**CANNES MANDELIEU**  
**SID RNAV RWY 17**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

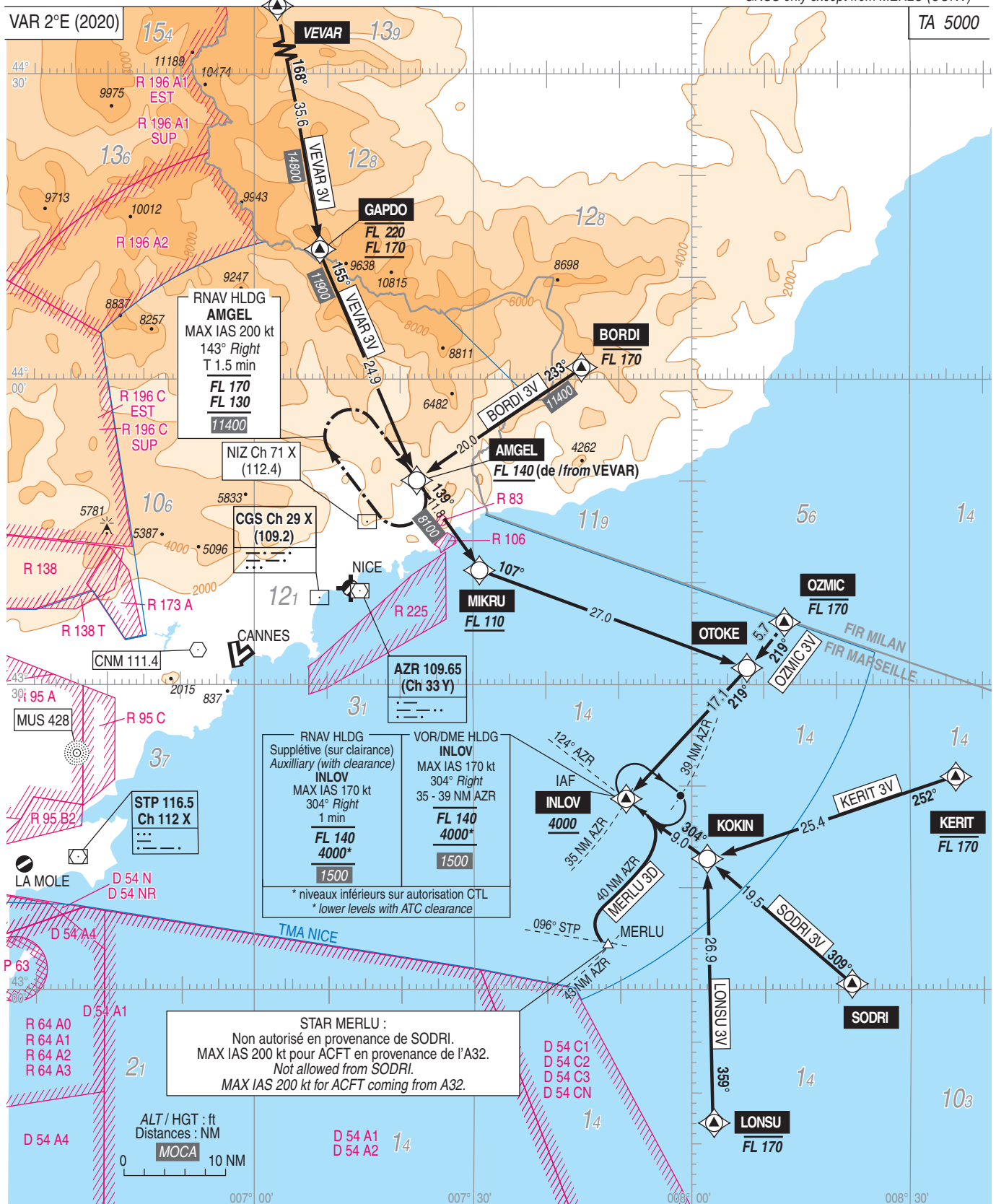
| SID RNAV RWY 17  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                   |                                                  |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------|
| SID              | Itinéraires / Routes                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Clr Initiale<br>Initial clearance | RMK                                              |
| <b>BASIP 1 N</b> | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à USANO au FL100 MNM, puis procéder vers BASIP.<br><br><i>Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until USANO at FL100 MNM, then proceed to BASIP.</i>                       | 2000 ft AMSL                      |                                                  |
| <b>VAREK 1 N</b> | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL070 MNM, puis procéder vers VAREK.<br><br><i>Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until OMARD at FL070 MNM, then proceed to VAREK.</i>                       | 2000 ft AMSL                      | Voir / see General RMK                           |
| <b>LONSU 1 N</b> | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL070 MNM, puis procéder vers MERLU puis LONSU.<br><br><i>Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until OMARD at FL070 MNM, then proceed to MERLU then LONSU.</i> | 2000 ft AMSL                      | Voir / see General RMK                           |
| <b>SODRI 1 N</b> | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL070 MNM, puis procéder vers MERLU puis SODRI.<br><br><i>Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until OMARD at FL070 MNM, then proceed to MERLU then SODRI.</i> | 2000 ft AMSL                      | Voir / see General RMK                           |
| <b>RUBIT 1 N</b> | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à STP au FL070 MNM, puis procéder vers RUBIT.<br><br><i>Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until STP at FL070 MNM, then proceed to RUBIT.</i>                           | 2000 ft AMSL                      | RFL < 115<br>Reservé / reserved destination LFTH |
| <b>TURIL 1 N</b> | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à STP au FL070 MNM, puis RUBIT puis procéder vers TURIL.<br><br><i>Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until STP at FL070 MNM, then proceed to RUBIT then TURIL.</i>     | 2000 ft AMSL                      | RFL > 195                                        |
| <b>LANKO 1 N</b> | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à STP au FL070 MNM, puis procéder vers CUERS puis LANKO.<br><br><i>Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until STP at FL070 MNM, then proceed to CUERS then LANKO.</i>     | 2000 ft AMSL                      | RFL < 195                                        |

|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| <b>Départs omnidirectionnels / Omnidirectional departures RWY 17</b> |
| <b>NIL</b>                                                           |

## IAF INLOV

Sur instruction du CTL  
On ATC clearance

**RNAV 1**  
GNSS seulement sauf venant de MERLU (CONV) /  
GNSS only except from MERLU (CONV)



**RADIOCOMMUNICATION FAILURE**  
See particular instructions AD 2 LFMD.22.

IAF NEKIP

|                                                                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>RNAV1</b><br>GNSS seulement sauf BIRGO 3D (CONV) et<br>AMFOU 3D (CONV) /<br><i>GNSS only except BIRGO 3D (CONV) and<br/>AMFOU 3D (CONV)</i> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



## CANNES MANDELIEU

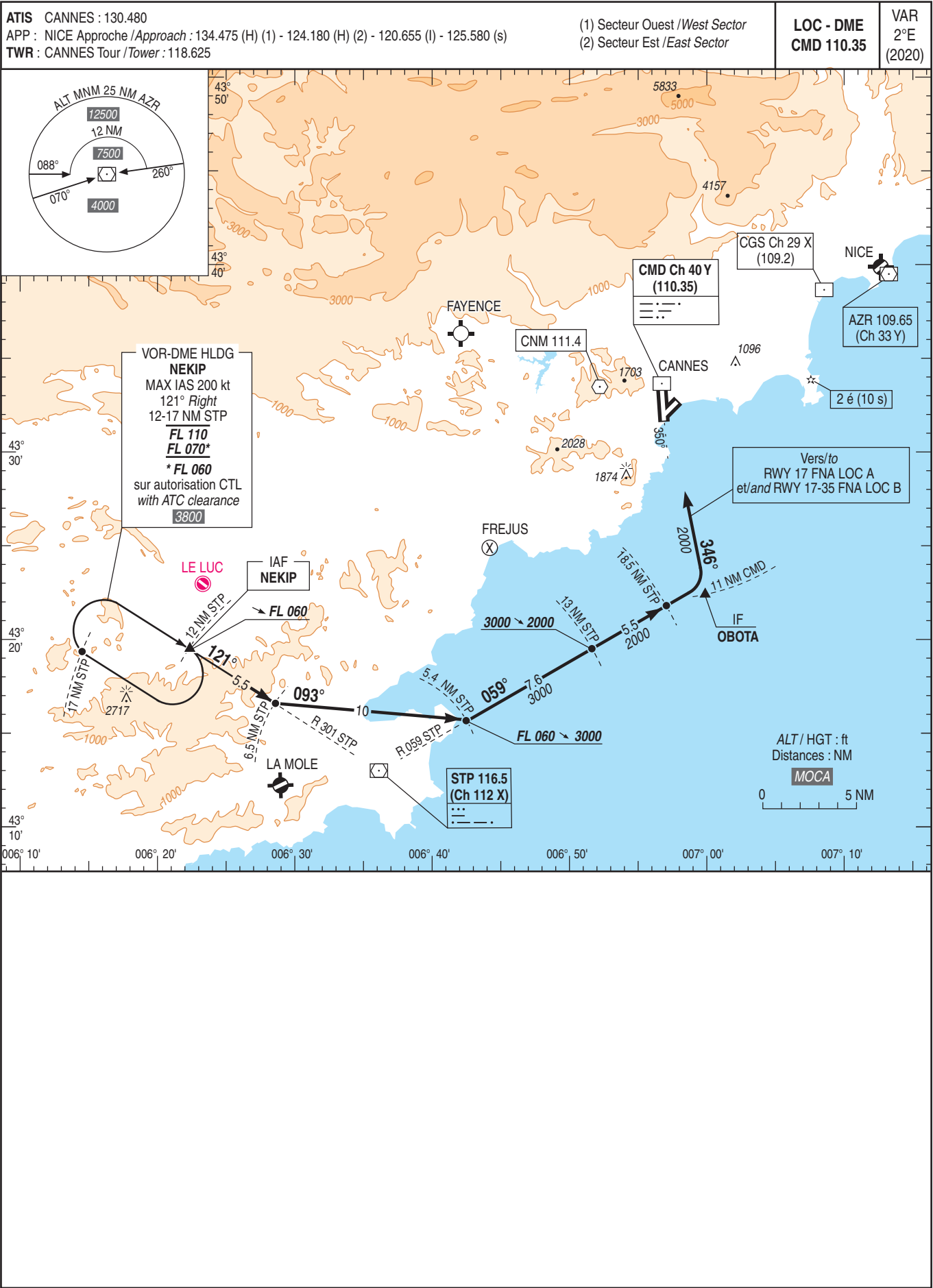
INA LOC INLOV

CAT A B C



APPROCHE AUX INSTRUMENTS  
Instrument approach  
CAT A B C

CANNES MANDELIEU  
INA LOC NEKIP



## CANNES MANDELIEU

CAT A B C

**ALT AD : 14 (1 hPa), DTHR : 8**

FNA LOC A RWY 17

**ATIS** CANNES : 130.480

APP : NICE Approche / *Approach* : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)

**TWR : CANNES Tour / Tower : 118.625**

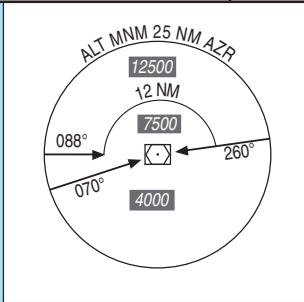
(1) Secteur Ouest / *West Sector*

(2) Secteur Est / *East Sector*

VAR

2°E

(2020)

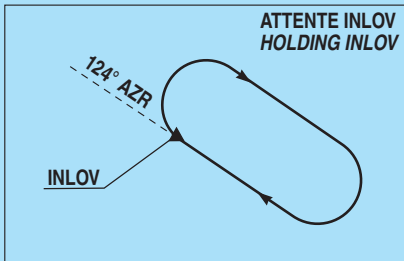


LDG RWY 17  
PAPI RWY 17 : 4° (7%)  
Portée du PAPI réduite à 11 km.  
*PAPI range reduced to 11 km.*

VOR-DME HLDG  
INLOV  
MAX IAS 170 kt  
304° *Right*  
35-39 NM AZR  
FL 140  
4000 \*  
**1500**

RNAV HLDG  
INLOV  
MAX IAS 170 kt  
304° *Right*  
T 1 min  
FL 140  
4000 \*  
**1500**

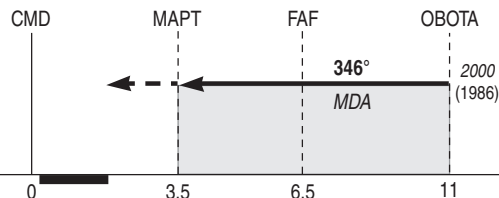
\* Niveaux inférieurs sur clairance CTL / *Lower levels with ATC clearance*



TA : 5000

API : Au **MAPT**, tourner à **droite (MAX IAS 160 kt)** à **2000** (1986) RM 157° puis suivre les instructions du contrôle.  
En cas de panne radio, direct INLOV pour intégrer l'attente à **2000** (1986).

Missed APCH : At **MAPT**, turn **right (MAX IAS 160 kt)** at **2000 (1986) MAG 157°**, then follow ATC instructions.  
In case of radio failure, direct to **INLOV** to join holding at **2000 (1986)**.



DME CMD ← (NM)

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

REF HGT : ALT AD

|             |                                          |      |
|-------------|------------------------------------------|------|
| CAT         | VPT A RWY 17 (1)<br>Suite/After<br>LOC A |      |
|             | MDA (H)                                  | VIS  |
| A<br>B<br>C | 2000 (1990)                              | 5000 |

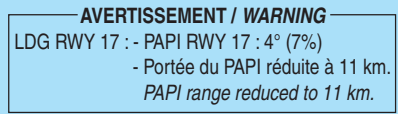
(1) De jour seulement / *Daytime only.*

## CANNES MANDELIEU

**ALT AD : 14 (1 hPa), DTHR : 8**

*FNA* **RNP** A RWY 17

|          |                      |
|----------|----------------------|
| RNP APCH | VAR<br>2°E<br>(2020) |
|----------|----------------------|



Missed APCH : At **MAPT**, turn **right** direct to **MD410** at **2000** (1986), then proceed to **MD412** (**MAX IAS 160 kt**), then proceed to **MD504** (**MAX IAS 170 kt**), then enter **MD414** holding pattern or proceed according to ATC.

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

|             |                                                 |      |
|-------------|-------------------------------------------------|------|
| CAT         | VPT A RWY 17 (3)<br>Suite/After<br>RNP A RWY 17 |      |
|             | MDA (H)                                         | VIS  |
| A<br>B<br>C | 2000 (1990)                                     | 5000 |

Observations / Remarks : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir/see AIP ENR 1.5.  
(3) De jour seulement / Daytime only.

## CANNES MANDELIEU

CAT A B C

**ALT AD : 14 (1hPa), DTHR : 13**

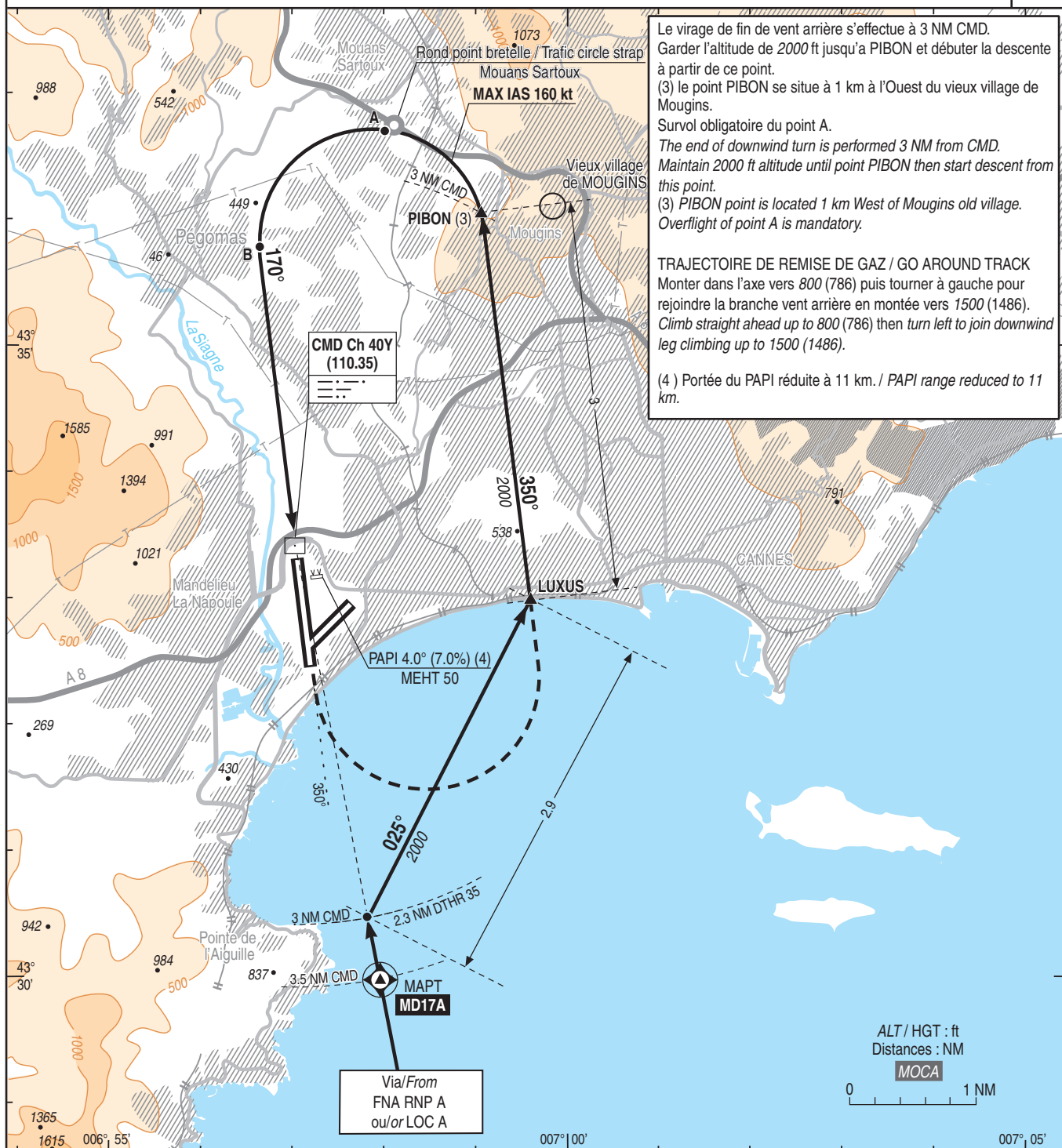
VPT A RWY 17

**ATIS** CANNES : 130.480

APP : NICE Approche /Approach : 134.475 (H) (1)- 124.180 (H) (2)- 120.655 (I) - 125.580 (s)

**TWR : CANNES** Tour / Tower : 118.625

(1) Secteur Ouest /West Sector  
(2) Secteur Est /East Sector

VAR  
2°E  
(2020)

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

REF HGT : ALT AD

| CAT         | VPT<br>suite/after RNP A ou / or LOC A |      |                                                                                                                                                         |
|-------------|----------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             | MDA (H)                                | VIS  |                                                                                                                                                         |
| A<br>B<br>C | 2000 (1990)                            | 5000 | <p>DTHR</p> <p>DME CMD</p> <p>170°</p> <p>PAPI 4.0° (7%)</p> <p>1170 (1156)</p> <p>B</p> <p>DME CMD ← (NM)</p> <p>DTHR ← (NM)</p> <p>2.3</p> <p>2.6</p> |

Observations /Remarks : (5) HJ seulement / (5) Daytime only.

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

CANNES MANDELIEU

INA RNAV (GNSS) INLOV

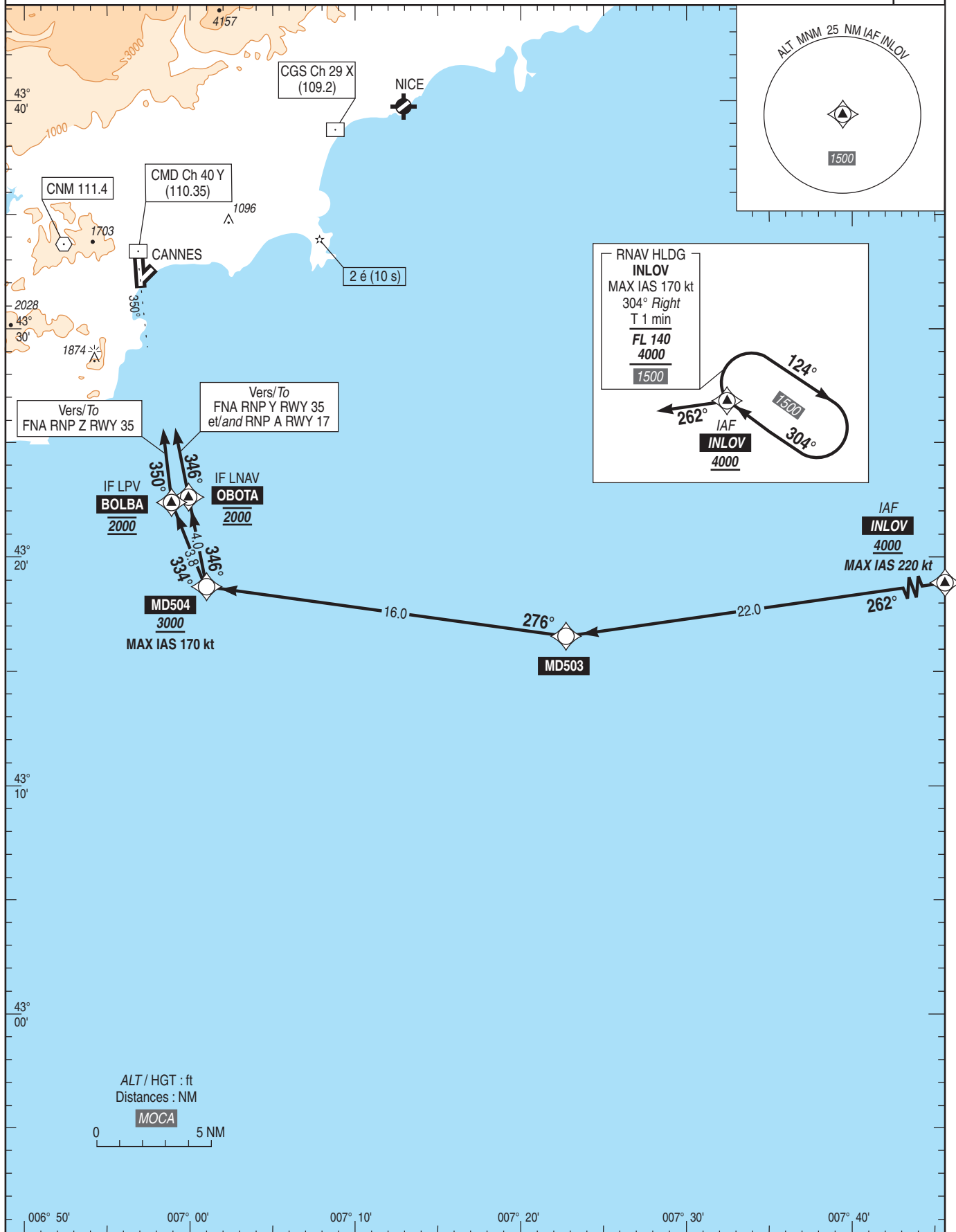
ATIS CANNES : 130.480

APP : NICE Approche/Approach : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)

TWR : CANNES Tour/Tower : 118.625

(1) Secteur Ouest / West Sector  
(2) Secteur Est / East Sector

VAR  
2°E  
(20)



# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

CANNES MANDELIEU

INA RNAV (GNSS) NEKIP

ATIS CANNES : 130.480

APP : NICE Approche / Approach : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)

TWR : CANNES Tour / Tower : 118.625

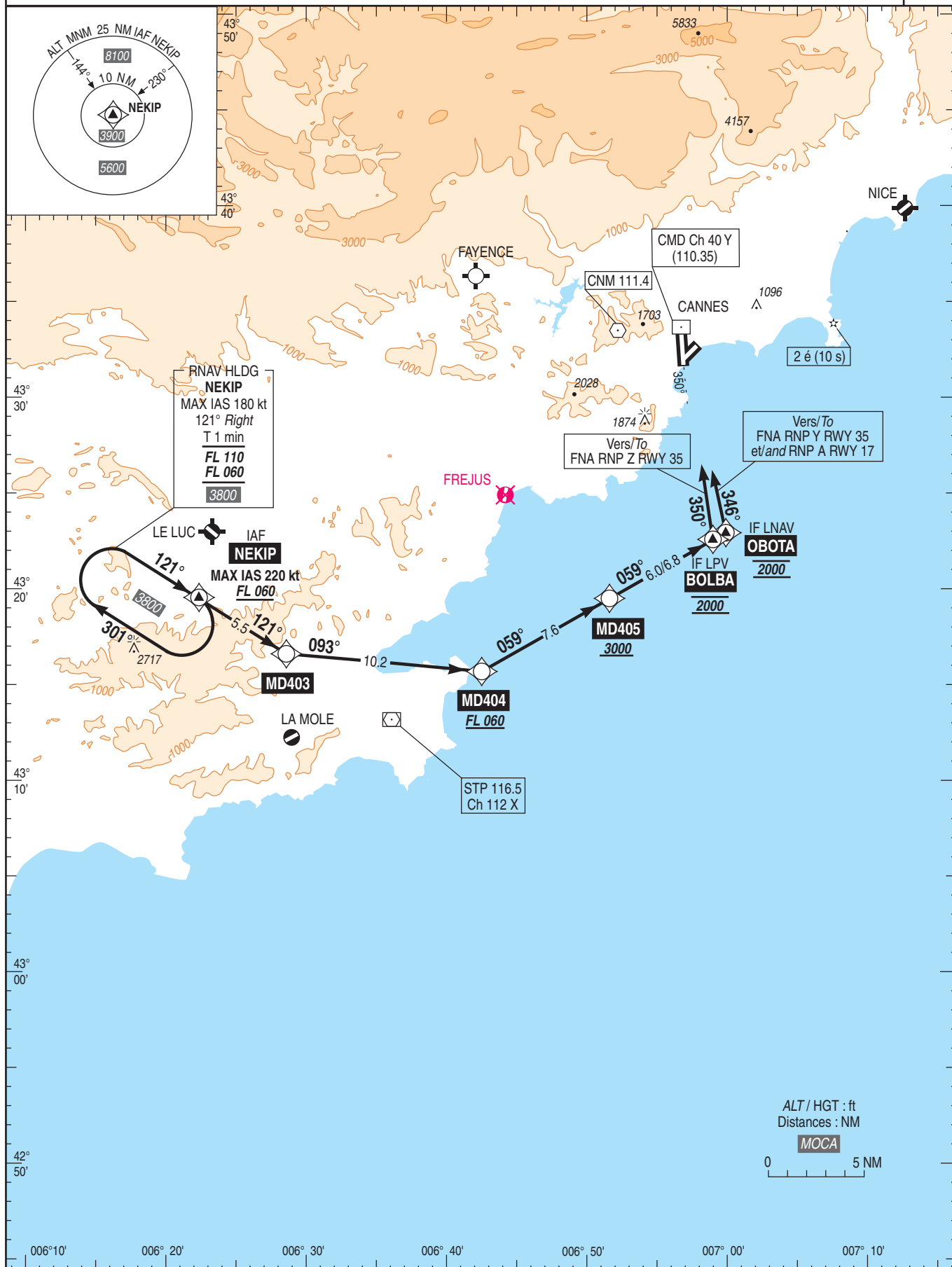
(1) Secteur Ouest / West Sector

(2) Secteur Est / East Sector

VAR

2°E

(20)



## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

CANNES MANDELIEU

Instrument approach

CAT A B C

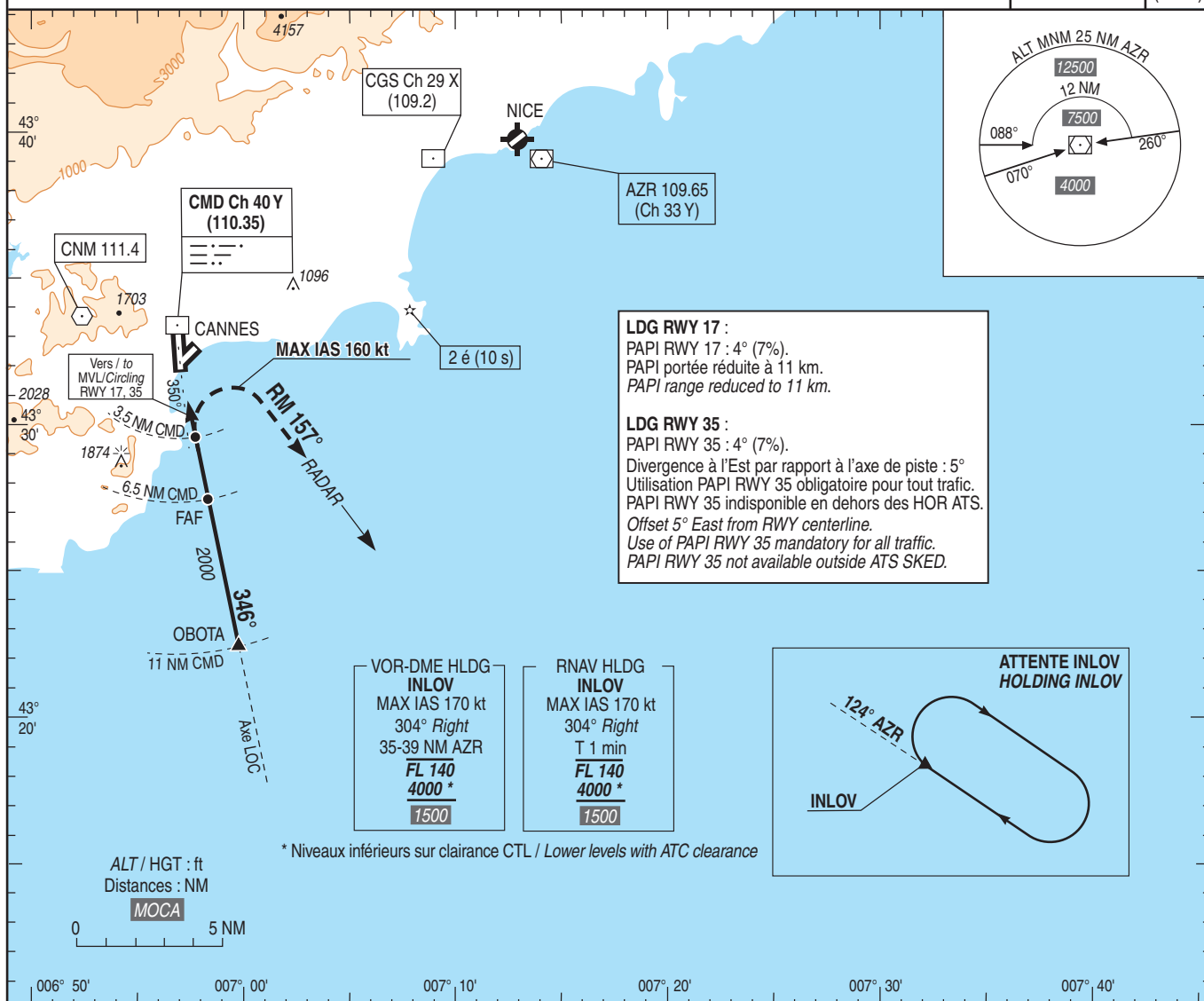
ALT AD : 14 (1 hPa)

FNA LOC B RWY 17 et/and 35

ATIS CANNES : 130.480

APP : NICE Approche / Approach : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (S)

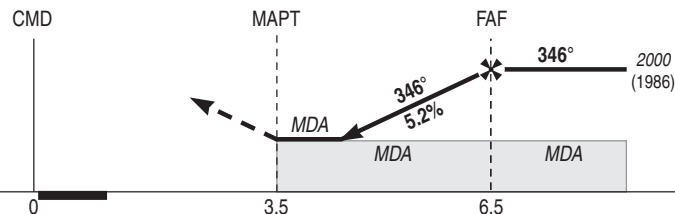
TWR : CANNES Tour / Tower : 118.625

(1) Secteur Ouest / West Sector  
(2) Secteur Est / East SectorLOC - DME  
CMD 110.35VAR  
2°E  
(2020)

TA : 5000

API : Au **MAPT**, tourner à **droite (MAX IAS 160 kt)** à **2000** (1986) RM 157° puis suivre les instructions du contrôle.  
En cas de panne radio, direct INLOV pour intégrer l'attente à 2000 (1986).

**Missed APCH** : At **MAPT**, **turn right (MAX IAS 160 kt)** at **2000** (1986) MAG route 157°, then follow ATC instructions.  
In case of radio failure, direct to INLOV to join holding at 2000 (1986).



DME CMD ← (NM)

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

REF HGT : ALT AD

| CAT | MVL / Circling <sup>(3)(4)</sup><br>RWY 17 et/and 35 |      | DME CMD |        |             |
|-----|------------------------------------------------------|------|---------|--------|-------------|
|     | MDA (H)                                              | VIS  | NM      | 4      | 5           |
| A   | 1190 (1180)                                          | 5000 | ALT     | 1200   | 1520        |
| B   | 1220 (1200)                                          |      | (HGT)   | (1186) | (1506)      |
| C   | 1500 (1480)                                          |      |         |        | 1840 (1826) |

Observations / Remarks : (3) MVL interdites à l'Ouest de la piste 17/35 / Circling prohibited West of RWY 17/35.  
(4) HJ seulement / Daytime only.

VSP (ft/min)

Non disponible / Not available

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 14 (1 hPa), DTHR : 8

CANNES MANDELIEU

FNA RNP Y RWY 35

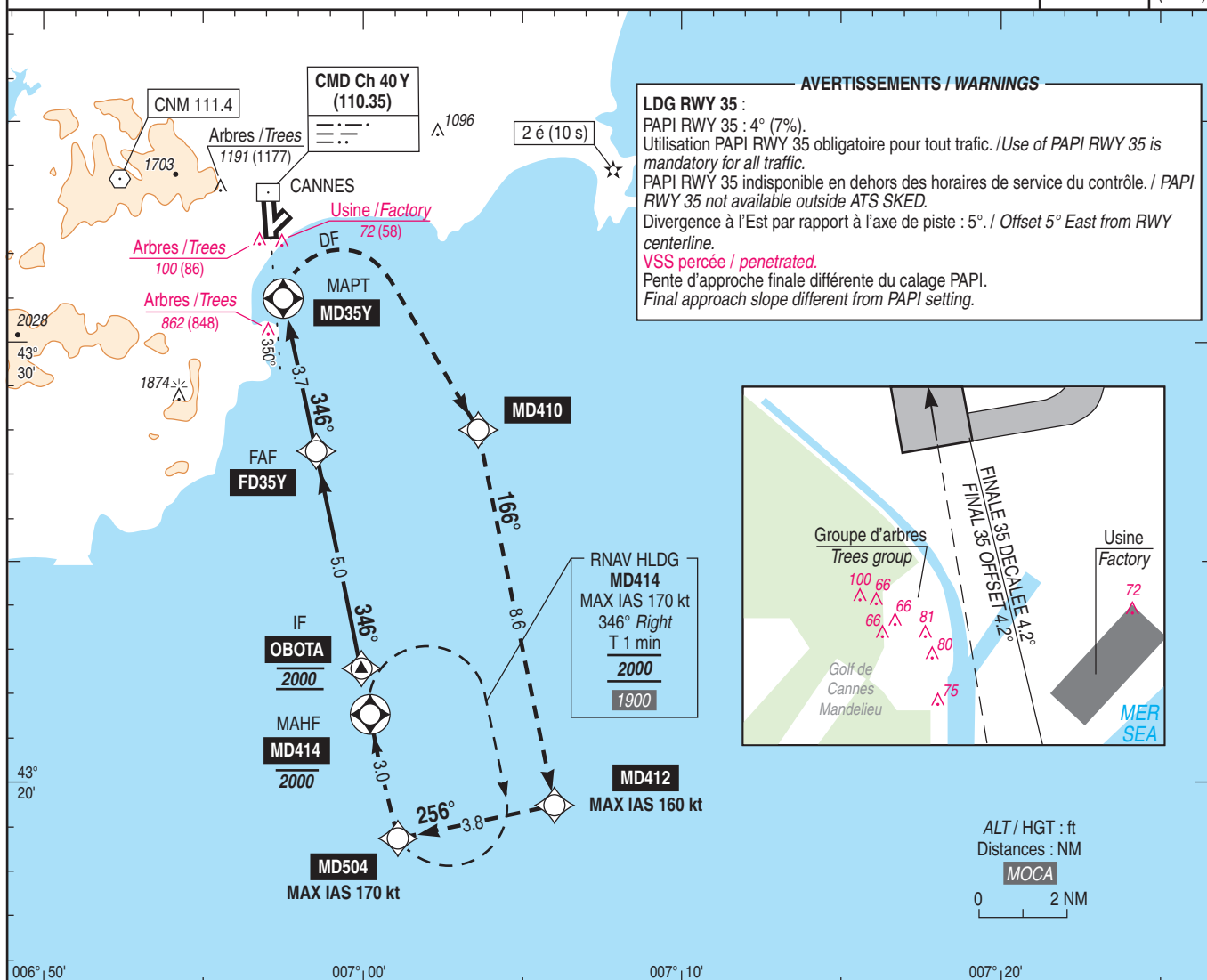
ATIS CANNES : 130.480

APP : NICE Approche / Approach : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (S)

TWR : CANNES Tour / Tower : 118.625

(1) Secteur Ouest / West Sector  
(2) Secteur Est / East Sector

RNP APCH

VAR  
2°E  
(2020)

TA : 5000

API : Au **MAPT**, tourner à **droite** direct vers **MD410** en montée vers **2000** (1986), puis vers **MD412** (**MAX IAS 160 kt**), puis vers **MD504** (**MAX IAS 170 kt**), puis intégrer l'attente **MD414** ou suivre instructions du contrôle. Monter à **1600** (1586) avant d'accélérer en palier.

**Missed APCH :** At **MAPT**, turn **right** direct to **MD410** climbing to **2000** (1986), then proceed to **MD412** (**MAX IAS 160 kt**), then proceed to **MD504** (**MAX IAS 170 kt**), then enter **MD414** holding pattern or proceed according to ATC. Climb up to **1600** (1586) prior to level acceleration.

DTHR 35 ← (NM)

MD35Y ← (NM)

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

REF HGT : ALT AD

| CAT | LNAV      |      |     | MVL / Circling RWY 17 (3) (4) (5) (6) |      | DIST MD35Y |        |        |        |
|-----|-----------|------|-----|---------------------------------------|------|------------|--------|--------|--------|
|     | MDA (H)   | RVR  | OCH | MDA (H)                               | VIS  | NM         | 1      | 2      | 3      |
| A   |           | 2400 |     | 1180 (1170)                           | 3200 | ALT        | 1020   | 1390   | 1760   |
| B   | 980 (970) | 2400 | 963 | 1250 (1240)                           | 3200 | (HGT)      | (1006) | (1376) | (1746) |
| C   |           | 3200 |     | 1560 (1550)                           | 5000 |            |        |        |        |

Observations / Remarks : (3) PAPI RWY 17 : 4° (7%). PAPI portée réduite à 11 km. / PAPI range reduced to 11 km.

(4) MVL interdites quand VPT en service / Circling prohibited when VPT is in force. (5) MVL interdites à l'Ouest de la piste 17/35 / Circling prohibited West of RWY 17/35. (6) HJ seulement / Daytime only.

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

|              |        |                   |                   |                    |                    |                    |                    |
|--------------|--------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - MAPT   | 3.7 NM | 70 kt<br>3 min 07 | 85 kt<br>2 min 34 | 100 kt<br>2 min 11 | 115 kt<br>1 min 54 | 130 kt<br>1 min 41 | 160 kt<br>1 min 22 |
| VSP (ft/min) |        | 430               | 530               | 620                | 710                | 800                | 990                |

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

## CANNES MANDELIEU

Instrument approach

CAT A B C

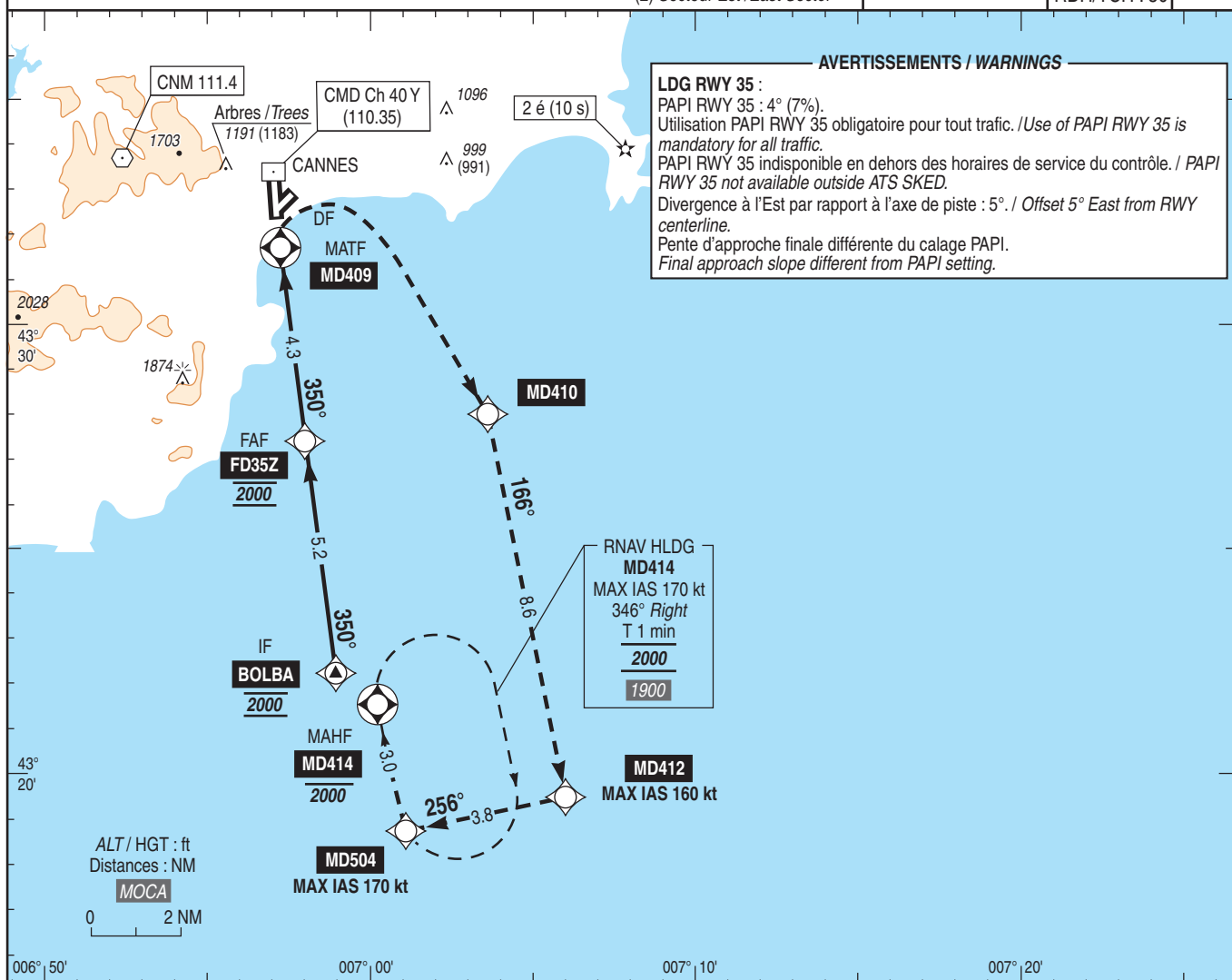
ALT AD : 14, DTHR : 8 (1 hPa)

FNA RNP Z RWY 35 (LPV ONLY)

ATIS CANNES : 130.480

APP : NICE Approche / Approach : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (S)

TWR : CANNES Tour / Tower : 118.625

(1) Secteur Ouest / West Sector  
(2) Secteur Est / East SectorRNP APCH  
LPV seulement / onlyEGNOS  
CH 75369  
E35A  
RDH/TCH : 50  
VAR  
2°E  
(2020)

TA : 5000

API : A MD409 tourner à droite direct vers MD410 en montée vers 2000 (1992), puis vers MD412 (MAX IAS 160 kt), puis vers MD504 (MAX IAS 170 kt) puis intégrer l'attente MD414 ou suivre les instructions du CTL.  
Monter à 1600 (1592) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At MD409, turn right direct to MD410 climbing to 2000 (1992), then proceed to MD412 (MAX IAS 160 kt), then proceed to MD504 (MAX IAS 170 kt) then enter MD414 holding pattern or proceed according to ATC instructions.

DTHR 35 ← (NM)

MD409 ← (NM)

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

REF HGT : ALT DTHR

| CAT | LPV       |      |     | MVL / Circling <sup>(3)(4)(5)</sup><br>RWY 17 |      |
|-----|-----------|------|-----|-----------------------------------------------|------|
|     | DA (H)    | RVR  | OCH | MDA (H)                                       | VIS  |
| A   | 880 (870) | 1500 | 866 | 1180 (1170)                                   | 3200 |
| B   | 890 (880) | 1600 | 880 | 1250 (1240)                                   | 3200 |
| C   | 900 (890) | 2400 | 890 | 1560 (1550)                                   | 5000 |

Observations / Remarks : (3) PAPI RWY 17 : 4° (7%). PAPI portée réduite à 11 km. / PAPI range reduced to 11 km.

(4) MVL interdites à l'Ouest de la piste 17/35 / Circling prohibited West of RWY 17/35. (5) HJ seulement / Daytime only.  
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see AIP ENR 1.5.

|              |        |                   |                   |                    |                    |                    |                    |
|--------------|--------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - DTHR   | 5.2 NM | 70 kt<br>3 min 07 | 85 kt<br>2 min 34 | 100 kt<br>2 min 11 | 115 kt<br>1 min 54 | 130 kt<br>1 min 41 | 160 kt<br>1 min 22 |
| VSP (ft/min) |        | 440               | 530               | 620                | 720                | 810                | 1000               |

ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE  
Environment visual approach

CANNES MANDELIEU



CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :  
Voir AD 2 LFMD.21

INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :  
See AD 2 LFMD.21