

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

AD 2 LFMN.1**Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name*****LFMN - NICE COTE D'AZUR****AD 2 LFMN.2****Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|--------------------|
| 1 | Position GEO ARP Situation de l'ARP / <i>ARP location</i> | 43°39'55"N 007°12'54"E TWR | |
| 2 | Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i> | 3,2 NM SW de NICE | 3,2 NM SW NICE |
| 3 | Altitude de référence / <i>Reference elevation</i> Température de référence / <i>Reference temperature</i> | 12 ft 29 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i> | 160 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i> Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i> | 3.0038°E 2025 (0.116°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i> Adresse / <i>Address</i> Telephone FAX TELEX AFS | SA AEROPORTS COTE D'AZUR (SA ACA) Aéroport de NICE Côte d'Azur BP 3331 06206 NICE CEDEX 3 (0)8 20 42 33 33 (SA ACA) E-mail : CoordonnateurOP@cote-azur.aeroport.fr LFMNYDYX | |
| 7 | Type de trafic / <i>Type of traffic</i> | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / <i>Remarks</i> | Affectataire principal : CAA | Main assignee: CAA |

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

| | | | |
|----|--|--|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i> | AEROPORTS DE LA COTE D'AZUR | |
| 2 | Douanes et police / <i>Customs and immigration</i> | H24 | |
| 3 | Services de santé / <i>Health and sanitary</i> | H24 | |
| 4 | BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i> | BORDEAUX (voir/see GEN). | |
| 5 | BDP / <i>ARO</i> | | |
| 6 | Bureau MET / <i>MET briefing office</i> | H24 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / <i>Fueling</i> | SASCA : sans préavis 0400-2100, TEL : 04 93 21 39 73. WF Aviation Services : sans préavis 0400-2200, TEL : 04 83 76 28 13. En dehors de ces HOR, O/R 1 HR après atterrissage de l'appareil à SA ACA sur AD ou assistant. | SASCA : without prior notice 0400-2100, TEL : 04 93 21 39 73. WF Aviation Services : without prior notice 0400-2200, TEL : 04 83 76 28 13. Outside these SKED, O/R 1 HR after ACFT landing to SA ACA on AD or handling. |
| 9 | Services de manutention / <i>Handling</i> | | |
| 10 | Sûreté / <i>Safety</i> | H24 | |
| 11 | Dégivrage / <i>De-icing</i> | Prestation non assurée | Service not provided |
| 12 | Observations / <i>Remarks</i> | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24 | GRF (Global reporting format) : H24 |

07 AUG 2025

AD 2 LFMN.4

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

| | | | |
|---|--|--|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i> | SA ACA : transpalette | SA ACA : pallet truck |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i> | Carburant : JET A1. | Fuel : JET A1. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i> | Par camions : JET A1 - SASCA : 20-80 m3, 2300 l/min. - WF Aviation Services : 35 à 45 m3, 2500 l/min. | By trucks : JET A1 - SASCA : 20-80 m3, 2300 l/min. - WF Aviation Services : 35 to 45 m3, 2500 l/min. |
| 4 | Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i> | Prestation non assurée | Service not provided |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i> | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i> | Réparations sommaires | Summary repairs |
| 7 | Observations / <i>Remarks</i> | <p>Cartes de paiement acceptées par les pétroliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - SASCA : TOTAL, Sterling BP. - WF Aviation Services : WFS card, Avcard, Colt, MH Aviation card, Multiservice, Alliance, UVAIR. <p>Liste des assistants aéroportuaires :</p> <p>USAGERS COMMERCIAUX :</p> <ul style="list-style-type: none"> - AIR FRANCE : TEL : 06 07 85 74 05 - SITA : NCEKRAF - E-mail : mail.ops.nce@airfrance.fr - AVIAPARTNER : TEL : 04 93 21 59 55 - FAX : 04 93 21 43 35 - SITA : NCEOPXH - RSFTA : LFMNXHAK - MENZIES : TEL : 04 83 76 26 02 - mobile : 06 30 11 92 36 - E-mail : florence.augustyniak@johnmenzies.aero - ALYZIA : TEL : 01 48 62 20 04 - mobile : 06 31 95 92 06 - SITA : NCEKAXH - E-mail : sales@alyzia.com <p>USAGERS PRIVÉS :</p> <ul style="list-style-type: none"> - AVIAPARTNER : TEL : 04 93 21 37 37 - FAX : 04 93 21 34 08 - nce.executive@aviapartner.aero SITA : NCEGAXH - RSFTA : LFMNXHAK - SIGNATURE : TEL : 04 93 21 82 18 - nce@signatureflight.fr - DC AVIATION-G OPS : TEL : 04 93 21 58 12 - FAX : 04 93 21 58 13 - E-mail : nice.ops@dca-gops.com | <p>Payment cards accepted by the oil companies :</p> <ul style="list-style-type: none"> - SASCA : TOTAL, Sterling BP. - WF Aviation Services : WFS card, Avcard, Colt, MH Aviation card, Multiservice, Alliance, UVAIR. <p>Handling facilities operators :</p> <p>COMMERCIAL CUSTOMERS :</p> <ul style="list-style-type: none"> - AIR FRANCE : TEL : +33 (0)6 07 85 74 05 - SITA : NCEKRAF - E-mail : mail.ops.nce@airfrance.fr - AVIAPARTNER : TEL : +33 (0)4 93 21 59 55 - FAX : +33 (0)4 93 21 43 35 - SITA : NCEOPXH - RSFTA : LFMNXHAK - MENZIES : TEL : +33 (0)4 83 76 26 02 - mobile : +33 (0)6 30 11 92 36- E-mail : florence.augustyniak@johnmenzies.aero - ALYZIA : TEL : +33 (0)1 48 62 20 04 - mobile : +33 (0)6 31 95 92 06 - SITA : NCEKAXH - E-mail : sales@alyzia.com <p>PRIVATE CUSTOMERS :</p> <ul style="list-style-type: none"> - AVIAPARTNER : +33 (0)4 93 21 37 37 - FAX : +33 (0)4 93 21 34 08 - E-mail : nce.executive@aviapartner.aero - SITA : NCEGAXH RSFTA : LFMNXHAK - SIGNATURE : +33 (0)4 93 21 82 18 - E-mail : nce@signatureflight.fr - DC AVIATION-G OPS : TEL : +33 (0)4 93 21 58 12 - FAX : +33 (0)4 93 21 58 13 - E-mail : nice.ops@dca-gops.com |

AD 2 LFMN.5

Services aux passagers *Passenger facilities*

| | | | |
|---|--|--|--|
| 1 | Hôtels | à proximité | in the vicinity |
| 2 | Restaurants | Restaurants aéroports T1 et T2 | Restaurants in air terminals T1 and T2 |
| 3 | Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i> | Navettes, bus et tramway gratuits entre Terminal 1 et Terminal 2. Tramway gratuit entre les terminaux et la Gare SNCF Aéroport. Autobus, taxis, location de voitures sans chauffeur, avions-taxis et HELICO. | Free buses and trams between terminals T1 and T2. Free Trams between terminals and the Airport Station SNCF. Buses, taxis, car rental, taxiplanes and HELICO. |
| 4 | Services médicaux / <i>Medical facilities</i> | Permanence médicale sur site 0700-1900. Centre international de vaccination. A Nice : centre vétérinaire et phytosanitaire, ambulances, hôpitaux. | Medical facilities available 0700-1900 on the spot. International centre of vaccination. In Nice : phytosanitary and veterinary centre, ambulances, hospitals. |
| 5 | Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i> | Banques aux T1 et T2 | Banks within T1 and T2 |
| 6 | Office de tourisme / <i>Tourist office</i> | Disponible au T1 | Available within T1 |
| 7 | Observations / <i>Remarks</i> | Centre de services (pressing, objets trouvés...) disponible T1 et T2 | Services centre (pressing, lost and found...) available within T1 and T2 |

AD 2 LFMN.6

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

| | | | |
|---|---|--|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i> | 9 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i> | - 3 véhicules d'intervention eau/émulseur - 1 véhicule Chef de manœuvre Moyens nautiques : - 1 vedette de sauvetage avec plateformes de recueil (capacité totale de 240 places) Moyens de secours publics : 1 VSAV : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes | - 3 fire fighting trucks water/foam - 1 VCS Nautical means : - 1 rescue launch with collecting platforms (total capacity 240 seats) Public rescue equipment : 1 ambulance |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i> | Permanence assurée par société de levage H24 Contact Aéroport : Airport Duty Manager TEL : 04 93 21 30 95 E-mail : apoc@cote-azur.aeroport.fr Horaires modulés en fonction de la saison aéronautique. Voir NOTAM. | Permanence provided H24 by lifting company Airport contact : Airport Duty Manager TEL : +33 (0)4 93 21 30 95 E-mail : apoc@cote-azur.aeroport.fr Modulated SKED according to aeronautical season. See NOTAM. |
| 4 | Observations / <i>Remarks</i> | Horaires modulés en fonction du NOTAM en cours. | Modulated SKED according to NOTAM in progress. |

AD 2 LFMN.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> | Déneigement : - 3 véhicules équipés de lames robot. - 1 véhicule équipé d'un balai rotatif neige. | Snow-sweeping : - 3 vehicles equipped with robot-blades. - 1 vehicle equipped with a snow rotary brush. |
| 2 | Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i> | Neige : épaisseur supérieure à 3cm. Seront déblayées : - La piste Sud sur une largeur de 30m, - Les voies de circulation sur une largeur de 18m - Les aires de trafic selon les besoins opérationnels. En fonction de la disponibilité du matériel et des conditions climatiques, la piste Nord et ses voies d'accès seront ensuite déblayées. | Snow : depth greater than 3cm. Will be shovel away : - Southern runway over a width of 30m, - The taxiways over a width of 18m - The aprons in compliance with operational requests Depending of the equipment availability and the weather conditions, the Northern runway and the access taxiways will be next shovel away. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i> | Type de traitement utilisé pour l'aire de mouvement : KFOR - Formiate de Potassium liquide. | Material used for movement area surface treatment : KFOR - Potassium formate fluids. |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i> | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / <i>Remarks</i> | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 En cas de contamination de(s) piste(s), l'état de surface sera communiqué aux équipages par la diffusion de la nature des contaminants constatés (type, profondeur et pourcentage de couverture), par tiers de piste, par le biais de l'information aéronautique (ATIS et/ou SNOWTAM). Pour les généralités relatives à l'évaluation et la transmission de l'état de surface des pistes, se référer à l'AD 1.2.2. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3 In case of contamination, runway(s)' surface condition is given to pilots in terms of contaminant nature (type, depth and percentage of coverage), by runway third, via Aeronautical Information Publication (ATIS and/or SNOWTAM). For general information regarding runway surface condition assessment and reporting, see AD 1.2.2. |

15 MAY 2025

AD 2 LFMN.8

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

| | | | |
|---|--|--|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / <i>Apron surface</i> | Béton bitumineux | Asphaltic concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i> | 60 F/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / <i>TWY width</i> | 23 m pour tous les TWY sauf A, A1, G2, EB, EF et EY (22.5 m) | 23 m for all TWY except A, A1, G2, EB, EF and EY (22.5 m) |
| | Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i> | Béton bitumineux | Asphaltic concrete |
| | Résistance des TWY / <i>TWY strength</i> | 60 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / <i>ACL location</i> | Non disponible | Not available |
| | Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i> | | |
| 4 | Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i> | | |
| 5 | Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i> | 01B 43°40'00.14"N 007°13'11.68"E 01G 43°40'01.87"N 007°13'14.21"E 02B 43°39'58.00"N 007°12'58.59"E 02L 43°39'58.46"N 007°13'01.51"E 05 43°39'46.16"N 007°12'43.71"E 07 43°39'45.31"N 007°12'42.16"E 08A 43°39'54.39"N 007°12'54.99"E 08C 43°39'53.31"N 007°12'53.53"E 09 43°39'44.20"N 007°12'40.68"E 11 43°39'43.17"N 007°12'39.13"E 12A 43°39'52.05"N 007°12'48.50"E 12B 43°39'51.99"N 007°12'47.70"E 12C 43°39'50.86"N 007°12'46.66"E 13 43°39'45.44"N 007°12'40.25"E 15 43°39'43.46"N 007°12'41.07"E 17 43°39'45.13"N 007°12'41.39"E 22 43°39'49.88"N 007°12'28.67"E 26R 43°39'47.88"N 007°12'19.73"E 31 43°39'56.26"N 007°13'08.06"E 33B 43°39'54.93"N 007°13'06.08"E 33D 43°39'55.55"N 007°13'06.93"E 33E 43°39'54.87"N 007°13'05.96"E 35C 43°39'53.21"N 007°13'03.75"E 35D 43°39'54.07"N 007°13'04.93"E 37B 43°39'52.20"N 007°13'02.15"E 37E 43°39'52.01"N 007°13'02.09"E 39A 43°39'51.06"N 007°13'00.79"E 39B 43°39'50.00"N 007°12'59.11"E 39E 43°39'50.54"N 007°13'00.08"E 40A 43°39'44.76"N 007°12'21.63"E 44 43°39'40.23"N 007°12'24.22"E 48A 43°39'35.74"N 007°12'25.46"E 49A 43°39'33.52"N 007°12'36.48"E 49B 43°39'33.24"N 007°12'36.05"E 49C 43°39'32.08"N 007°12'34.40"E 50C 43°39'32.26"N 007°12'23.87"E 51A 43°39'28.56"N 007°12'27.77"E 51B 43°39'28.42"N 007°12'27.55"E 51C 43°39'27.89"N 007°12'26.62"E 52A 43°39'31.51"N 007°12'21.89"E 53A 43°39'26.99"N 007°12'25.36"E 53B 43°39'26.90"N 007°12'25.34"E 53C 43°39'26.08"N 007°12'24.29"E 54B 43°39'29.53"N 007°12'18.47"E 56A 43°39'26.90"N 007°12'14.97"E | 56B 43°39'26.01"N 007°12'14.62"E 56C 43°39'25.30"N 007°12'14.24"E 56L 43°39'26.91"N 007°12'14.81"E 58A 43°39'24.45"N 007°12'12.49"E 58B 43°39'24.04"N 007°12'11.65"E 58C 43°39'23.15"N 007°12'11.35"E 60 43°39'21.85"N 007°12'10.20"E 61B 43°39'45.61"N 007°12'53.24"E 62 43°39'21.02"N 007°12'08.65"E 65B 43°39'41.58"N 007°12'47.59"E 69B 43°39'37.45"N 007°12'41.72"E 71A 43°39'21.84"N 007°12'20.26"E 71B 43°39'21.07"N 007°12'19.13"E 71C 43°39'20.90"N 007°12'19.08"E 71D 43°39'21.94"N 007°12'20.39"E 71E 43°39'21.35"N 007°12'19.68"E 71F 43°39'20.78"N 007°12'18.93"E 73A 43°39'19.85"N 007°12'17.72"E 73B 43°39'19.10"N 007°12'16.46"E 73C 43°39'18.99"N 007°12'16.55"E 73D 43°39'20.03"N 007°12'17.87"E 73E 43°39'19.46"N 007°12'17.09"E 73F 43°39'18.88"N 007°12'16.30"E 75A 43°39'17.99"N 007°12'15.17"E 75B 43°39'17.21"N 007°12'13.86"E 75C 43°39'17.06"N 007°12'14.06"E 75D 43°39'18.17"N 007°12'15.32"E 75E 43°39'17.58"N 007°12'14.51"E 75F 43°39'16.99"N 007°12'13.70"E 77 43°39'15.99"N 007°12'12.59"E HEL 1 43°38'59.65"N 007°12'38.32"E HEL 2 43°39'00.24"N 007°12'39.14"E HEL 3 43°39'00.83"N 007°12'39.96"E HEL 4 43°39'01.43"N 007°12'40.78"E HEL 5 43°39'01.98"N 007°12'41.53"E HEL 6 43°39'02.53"N 007°12'42.28"E HEL 7 43°39'03.07"N 007°12'43.04"E HEL 8 43°39'03.62"N 007°12'43.79"E HEL 9 43°39'04.17"N 007°12'44.54"E HEL10 43°39'04.72"N 007°12'45.30"E HEL11 43°39'05.26"N 007°12'46.05"E HEL12 43°39'05.86"N 007°12'46.87"E HEL13 43°39'06.65"N 007°12'47.96"E HEL14 43°39'07.50"N 007°12'49.12"E |
| 6 | Observations / <i>Remarks</i> | Voir AD 2 LFMN.20 § 3.1 | see AD 2 LFMN.20 § 3.1 |

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

| | | | |
|---|--|--|---|
| 1 | ID postes de stationnement <i>Aircraft stands ID signs</i> | Panneaux d'identification de postes de stationnement. Mire de guidage. | ACFT stand identification signs. Visual guidance docking system. |
| | Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i> | Marquage de direction de postes de stationnement. Marquage d'identification de postes de stationnement. Marquage axial de TWY. | ACFT stand direction marking. ACFT stand identification marking. TWY centerline marking. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i> | Voir/See AD 2 LFMN.20.3.3 | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i> | Toutes RWY : numéros d'identification de piste, marques de seuil, marquages de point cible et zone de toucher des roues, marquage axial et latéral de piste. TWY : marquage axial jaune (sauf bleu entre J1 et H1 pour les codes F, voir GMC 02, 03 et 04). | All RWY : runway designation markings, threshold, touchdown zone and aiming point markings, centerline and edge markings. TWY : yellow center line marking (except blue between H1 and J1 for code F ACFT, see GMC 02, 03 and 04). |
| | Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i> | Voir/see AD 2 LFMN .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i> | TWY A3 | |
| 4 | Observations / <i>Remarks</i> | Présence de bandes vertes obliques sur l'accotement du TWY U pour différencier ce dernier de la piste 04L/22R parallèle (risque de confusion en approche). Présence de feux de protection de piste aux points d'attente suivants : A1, A2, A3, B1, B2, B3, C1, C2, EB, EG, EY (2 sets de feux de protection de piste), F1, G1, G2, H1, H2, H3, J1, V, W3 et Q3. Certains postes avion à forte densité disposent de marquage au sol vert pour distinguer les différentes positions sur un même poste avion. | Presence of oblique green bands on shoulder of TWY U to differentiate it from parallel RWY 04L/22R (risk of confusion in approach). Presence of RWY Guard Lights at following holding points : A1, A2, A3, B1, B2, B3, C1, C2, EB, EG, EY (2 sets of Runway guard lights), F1, G1, G2, H1, H2, H3, J1, V, W3 and Q3. Some high density aircraft stands have green marking to identify the different positions on the same aircraft stand. |

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

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | See aerodrome ICAO chart and obstacle charts. |
| 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 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 LFMN.11 Renseignements météorologiques Meteorological information

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

AD 2 LFMN.12

Caractéristiques physiques des pistes Runway physical characteristics

| RWY 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 |
| 04L | 045 (042) | 2628 x 45 | 77 F/A/W/T béton bitumineux / bituminous concrete | 43°39'06.51"N 007°12'14.55"E (43°39'08.57"N 007°12'17.38"E) ----- GUND 159.7 FT | | THR : 9.7ft TDZ : 9.9ft DTHR : 9.8ft |
| 22R | 225 (222) | 2628 x 45 | 77 F/A/W/T béton bitumineux / bituminous concrete | 43°40'06.76"N 007°13'37.42"E (43°40'05.44"N 007°13'35.60"E) ----- GUND 159.7 FT | | THR : 9.7ft TDZ : 9.6ft DTHR : 9.8ft |
| 04R | 045 (042) | 2963 x 45 | 76 F/B/W/T béton bitumineux / bituminous concrete | 43°38'48.26"N 007°12'08.97"E ----- GUND 159.6 FT | | THR : 9.8ft TDZ : 11.4ft |
| 22L | 225 (222) | 2963 x 45 | 76 F/B/W/T béton bitumineux / bituminous concrete | 43°39'56.19"N 007°13'42.40"E ----- GUND 159.6 FT | | THR : 11.4ft TDZ : 11.5ft |
| 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 |
| 04L | -0.022% | NIL | 150 | 2600 x 280 | NON /NO | (1) |
| 22R | +0.023% | NIL | 490 | 2600 x 280 | NON /NO | (2) |
| 04R | +0.028% | NIL | 540 | 3083 x 280 | NON/NO | (3) |
| 22L | -0.028% | NIL | 540 | 3083 x 280 | NON /NO | (4) |
| <p>(1) Bande : TKOF : 2748 x 280, LDG : 2658 x 280. / Strip : TKOF : 2748 x 280, LDG : 2658 x 280. Accotements de piste : 15 m de part et d'autre. / RWY shoulders : 15 m on each side. Mise en place d'une Runway Starter Extension de 90 x 45 m en amont du seuil décalé. / Implementation of a 90 x 45 m Runway Starter Extension upstream from the displaced threshold. RESA 04L : 90 x 90 m.</p> | | | | | | |
| <p>(2) Bande : 2600 x 280. / Strip : 2600 x 280. Accotements de piste : 15 m de part et d'autre. / RWY shoulders : 15 m on each side. RESA 22R : 90 x 90 m.</p> | | | | | | |
| <p>(3) Accotements de piste : 15 m de part et d'autre. / RWY shoulders : 15 m on each side. RESA 04R : 90 x 90 m. Présence d'un enrochement lié à la digue maritime en extrémité de RESA. /Rockfill linked to the seawall at the end of RESA.</p> | | | | | | |
| <p>(4) Accotements de piste : 15 m de part et d'autre. / RWY shoulders : 15 m on each side. RESA 22 L : 90 x 90 m.</p> | | | | | | |

AD 2 LFMN.13

Distances déclarées *Declared distances*

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

AD 2 LFMN.14

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

| RWY ID | APCH | THR couleur colour | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur Length | Balise axiale <i>Centerline LGT</i> | | | |
|--------|--------------------------------------|--------------------------|-------------------|------------------------|---------------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------------|------------------------|
| | | | | | | Longueur Length | Espacement Spacing | Couleur Colour | Intensité Intensity |
| 04L | - NIL | G - LIH-LIL | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 60 ft | | 2628 m | 30 m | W/R | LIH-LIL |
| 22R | - NIL | G - LIH-LIL | PAPI 3.2 ° 5.6 % | 67 ft | | 2628 m | 30 m | W/R | LIH-LIL |
| 04R | - NIL | G - LIH-LIL | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 66 ft | | 2960 m | 30 m | W/R | LIH-LIL |
| 22L | - NIL | G - LIH-LIL | PAPI 3.2 ° 5.6 % | 67 ft | | 2960 m | 30 m | W/R | LIH-LIL |
| RWY ID | Balise latérale <i>Edge lighting</i> | | | | Extrémité <i>RWY end</i> | | SWY | | |
| | Longueur Length | Espacement Spacing | Couleur Colour | Intensité Intensity | Couleur Colour | Longueur Length | Couleur Colour | | |
| 04L | 2628 m | 60 m | W/Y/R | LIH-LIL | R -LIH-LIL | | | (1) | |
| 22R | 2628 m | 60 m | W/Y/R | LIH-LIL | R -LIH-LIL | | | (2) | |
| 04R | 2963 m | 50 m | W/Y | LIH-LIL | R-LIH-LIL | | | (3) | |
| 22L | 2963 m | 50 m | W/Y | LIH-LIL | R-LIH-LIL | | | (4) | |

(1) Balise axiale :
- le 1er feu est positionné 11,26 m après le seuil 04L.
- le balisage axial (feux LED) est blanc, puis alterné blanc/rouge sur 600 m et rouge sur les 300 derniers mètres.

Balisage latéral :
- le 1er feu est positionné 25,30 m après le seuil 04L.
- le balisage latéral (feux LED) est blanc et jaune sur les 600 derniers mètres.
- des balises latérales rouges se trouvent au niveau des aires avant seuils de piste 04L et 22R.

Feux d'identification de seuil de piste.

PAPI 04L :

- portée limitée à 7000 m.
- est situé sur le côté droit de la piste.

Centerline lighting :

- the first light is positioned 11.26 m after THR 04L.
- centreline lighting (LED lights) is white, then alternately white/red over 600 m then red over the last 300 metres.

Edge lighting :

- the first light is positioned 25.30 m after THR 04L.
- the edge lighting (LED lights) is white and yellow over the last 600 metres.
- red edge lights are located before runway thresholds 04L and 22R.

RWY THR identification lights.

PAPI 04L :

- scope limited to 7000 m.
- is located on the right handside of the runway.

(2) PAPI 22R décalé de 5° vers le Sud. Portée limitée à 6000 m.

Le balisage latéral (feux LED) est blanc et jaune sur les 600 derniers mètres.

Le balisage axial (feux LED) est blanc, puis alterné blanc/rouge sur 600 m et rouge sur les 300 derniers mètres.

Feux d'identification de seuil de piste.

PAPI 22R offset 5° to the South. Scope limited to 6000 m.

The edge lighting (LED lights) is white and yellow over the last 600 metres.

Centreline lighting (LED lights) is white, then alternately white/red over 600 m then red over the last 300 metres.

RWY THR identification lights.

(3) Balise axiale (feux LED) : blanc, puis alterné blanc/rouge sur 600 m et rouge sur les 300 derniers mètres.

Balisage latéral (feux LED) : blanc et jaune sur les 600 derniers mètres.

Feux d'identification de seuil de piste.

PAPI 04R situé sur le côté droit de la piste.

Centreline lighting (LED lights) : white, then alternately white/red over 600 m then red over the last 300 metres.

Edge lighting (LED lights) : white and yellow over the last 600 metres.

RWY THR identification lights.

PAPI 04R is located on the right handside of the runway.

(4) PAPI 22L : Décalé de 5° vers le Sud.

Portée limitée à 6000 m.

Le balisage axial (feux LED) est blanc, puis alterné blanc/rouge sur 600 mètres et rouge sur les 300 derniers mètres.

Le balisage latéral (feux LED) est blanc et jaune sur les 600 derniers mètres.

Feux d'identification de seuil de piste.

PAPI 22L : Offset 5° to the South.

Scope limited to 6000 m.

The centreline lighting (LED lights) is white, then alternately white/red over 600 meters then red over the last 300 metres.

The edge lighting (LED lights) is white and yellow over the last 600 metres.

RWY THR identification lights.

AD 2 LFMN.15

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN IBN | Blanc/Vert, rotatif 26 éclats par min, portée visuelle 30 NM | White/green, rotative 26 flash by min, visual range 30 NM. |
| 2 | Té d'atterrissage / <i>LDI</i> Anémomètre / <i>Anemometer</i> | 14.25 m NGF 43°38'51.0011"N-007°12'24.7810"E Balisage : Nuit et Jour. | 14.25 m NGF 43°38'51.0011"N-007°12'24.7810"E Lighting : Day and Night. |
| 3 | Balisage axial TWY / <i>TWY centre line lighting</i> Balisage latéral TWY / <i>TWY edge lighting</i> | G (1) B | |
| 4 | Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i> Temps de commutation / <i>Switch-over time</i> | Groupes électrogènes et Alimentation Sans Interruption - possibilité de se mettre en secours inversé en cas d'orage. < 1 sec | Generators and Uninterruptible Power Supply - in thunder storm conditions, possibility to switch to backup power supply. < 1 sec |
| 5 | Observations / <i>Remarks</i> | Présence de feux de protection de piste (Wig-Wag) à tous les points d'attentes desservant les pistes 04L/22R et 04R/22L. (1) Certaines voies de circulation avions ne possèdent pas de feux lumineux axiaux : S (entre les postes 16 et 20), D, T (entre B et C) et C (entre le poste 44 et C1). | Runway guard lights on each 04L/22R and 04R/22L runways holding position. (1) Some airplanes taxiways have no centerline lighting : S (between stands 16 and 20), D, T (between B and C) and C (between stands 44 and C1). |

AD 2 LFMN.16

Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

| | | | |
|---|-------------|--|--|
| 1 | Description | FATO MIKE ECHO : - 43°39'04.22"N - 007°12'52.26"E. - 181°/1583m ARP - 336m de l'axe de piste 04R/22L. FATO MIKE SIERRA : - 43°38'57.04"N - 007°12'39.26"E. - 190°/1834m ARP - 290m de l'axe de piste 04R/22L. Pentes de dégagement FATO : 4.5 %. Revêtement FATO : enrobé bitumineux. Dimensions FATO : 29.20 m x 29.20 m. Résistance : 9.5 t. Balisage : 16 feux verts, 12 feux blancs et 5 feux rouges de trouée unique. Observations : voir VAC HEL. | FATO MIKE ECHO : - 43°39'04.22"N - 007°12'52.26"E. - 181°/1583m ARP - 336m from RWY axis 04R/22L. FATO MIKE SIERRA : - 43°38'57.04"N - 007°12'39.26"E. - 190°/1834m ARP - 290m from RWY axis 04R/22L. FATO clearance slope : 4.5 %. FATO surface : asphaltic concrete. FATO dimension : 29.20 m x 29.20 m. Strength : 9.5 t. Lighting : 16 green lights, 12 white lights and 5 red single funnel lights. Remarks : see VAC HEL. |
|---|-------------|--|--|

AD 2 LFMN.17

Espaces ATS *ATS airspaces*

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

AD 2 LFMN.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

| Service | Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i> | FREQ | HOR | Observations <i>Remarks</i> |
|---------|---|-------------|-----|---|
| FIS | NICE Information (FR) <i>NICE Information (EN)</i> | 120.850 MHz | H24 | Secteur Nord/North sector. |
| FIS | NICE Information (FR) <i>NICE Information (EN)</i> | 122.925 MHz | H24 | Secteur Sud/South sector. |
| FIS | NICE Information (FR) <i>NICE Information (EN)</i> | 124.425 MHz | H24 | Secteur Ouest/West sector. |
| APP | NICE Approche (FR) <i>NICE Approach (EN)</i> | 120.160 MHz | H24 | FREQ Sud Ouest / South West. |
| APP | NICE Approche (FR) <i>NICE Approach (EN)</i> | 120.655 MHz | H24 | FREQ arrivée. |
| APP | NICE Approche (FR) <i>NICE Approach (EN)</i> | 124.180 MHz | H24 | FREQ arrivée Est. Secteurs/Sectors NE 1 et/and 2. |
| APP | NICE Approche (FR) <i>NICE Approach (EN)</i> | 125.580 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| APP | NICE Approche (FR) <i>NICE Approach (EN)</i> | 128.205 MHz | H24 | FREQ arrivée. |
| APP | NICE Approche (FR) <i>NICE Approach (EN)</i> | 130.830 MHz | H24 | FREQ Départ. Secteurs/Sectors ND 1 et/and 2. |
| APP | NICE Approche (FR) <i>NICE Approach (EN)</i> | 134.475 MHz | H24 | FREQ arrivée Ouest. Secteurs/Sectors NO 1 et/and 2. |
| TWR | NICE Prevol (FR) <i>NICE Delivery (EN)</i> | 121.780 MHz | H24 | |
| TWR | NICE Sol (FR) <i>NICE Ground (EN)</i> | 121.705 MHz | H24 | CTL ACFT au sol. |
| TWR | NICE Tour (FR) <i>NICE Tower (EN)</i> | 118.700 MHz | H24 | FREQ IFR et VFR en circuit d'aérodrome / IFR and VFR FREQ in aerodrome traffic circuit |
| TWR | NICE Tour (FR) <i>NICE Tower (EN)</i> | 122.380 MHz | H24 | FREQ réservée aux VFR en transit SA-EA et hélicoptères / FREQ reserved for VFR transiting SA-EA and helicopters |
| TWR | NICE Tour (FR) <i>NICE Tower (EN)</i> | 123.150 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| VDF | NICE Gonio (FR) <i>NICE Homer (EN)</i> | 118.700 MHz | H24 | |
| VDF | NICE Gonio (FR) <i>NICE Homer (EN)</i> | 120.850 MHz | H24 | |
| VDF | NICE Gonio (FR) <i>NICE Homer (EN)</i> | 122.380 MHz | H24 | |
| VDF | NICE Gonio (FR) <i>NICE Homer (EN)</i> | 122.925 MHz | H24 | |
| VDF | NICE Gonio (FR) <i>NICE Homer (EN)</i> | 124.180 MHz | H24 | |
| VDF | NICE Gonio (FR) <i>NICE Homer (EN)</i> | 130.830 MHz | H24 | |
| VDF | NICE Gonio (FR) <i>NICE Homer (EN)</i> | 134.475 MHz | H24 | |
| ATIS | NICE (FR) <i>NICE (EN)</i> | 129.605 MHz | H24 | Diffusion des paramètres de DEP et ARR (FR) / DEP and ARR parameters broadcasting (FR) |
| ATIS | NICE (FR) <i>NICE (EN)</i> | 136.580 MHz | H24 | Diffusion des paramètres de DEP et ARR (EN) / DEP and ARR parameters broadcasting (EN) |
| D-ATIS | NICE (FR) <i>NICE (EN)</i> | NIL | H24 | Diffusion des paramètres de DEP et ARR par liaison de données / DEP and ARR parameters broadcasting via DATA-link |

AD 2 LFMN.19

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

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée Coverage | RDH (pente) (slope) | Situation Location | |
|--------------------|-----|----------------------|-----|----------------------------|---------|----------------------------------|----------------------|------------------------|-----|
| DME | NIZ | 112.4 MHz CH 71X | H24 | 43°46'14.3"N 007°15'15.8"E | 2822 ft | 200NM(135°..225°) 150NM FL500 | | | |
| NDB | MUS | 428 kHz | H24 | 43°23'04.5"N 006°36'22.9"E | 1500 ft | 40NM | | | |
| VOR-DME | AZR | 109.65 MHz CH 33Y | H24 | 43°39'35.0"N 007°13'27.9"E | 8.85 ft | 100NM FL250 | | | |
| LOC 04R (NOCAT) | NA | 110.7 MHz | H24 | 43°40'03.8"N 007°13'44.6"E | 9 ft | | | 009°/240 m 1HR 22L | (1) |
| GP 04R | | 330.2 MHz | H24 | 43°38'52.1"N 007°12'21.9"E | 9 ft | | 15.8 m/52 ft (3°) | 065°/313 m 1HR 04R | |
| DME 04R | | CH 44X | H24 | 43°38'52.1"N 007°12'21.9"E | 30 ft | 25NM FL250 | | 065°/313 m 1HR 04R | |
| LOC 04L (I.B.1) | NI | 109.95 MHz | H24 | 43°40'10.2"N 007°13'42.2"E | 8 ft | | | 042°/209 m D1HR 22R | (2) |
| GP 04L | | 333.65 MHz | H24 | 43°39'17.5"N 007°12'22.0"E | 10 ft | | 15 m/49 ft (3°) | 018°/294 m D1HR 04L | |
| DME 04L | | CH 36Y | H24 | 43°39'17.5"N 007°12'22.0"E | 66 ft | 25NM FL250 | | 018°/294 m D1HR 04L | |

(1) ILS non dans l'axe. Ne permet pas les entrainements aux APP CAT 2 et CAT 3 ou ATT automatique.
ILS out of RWY axis. Does not allow training in APP CAT 2 and APP CAT 3 or automatical landing.

(2) Ne permet pas les entrainements aux APP CAT 2 et CAT 3 ou ATT automatique.
Does not allow training in APP CAT 2 and APP CAT 3 or automatical landing.

AD 2 LFMN.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

20.3.1 Généralités

ALT moyenne des PRKG : 16 ft

Il est recommandé aux équipages d'appareils de code de lettre E et F, en particulier d'A340-600, de B777-300 ou d'A380, d'adopter une poussée réduite (moteurs extérieurs pour l'A380) durant la mise en route et de rouler à vitesse réduite sur les voies situées au nord du TWY U ainsi que sur les entrées des postes avions qui leur sont désignés. Il est également recommandé de rouler avec précaution dans les virages et d'utiliser la technique de l'over-steering, pour les aéronefs de code F.

Les jonctions et intersections des voies de circulation suivantes sont interdites aux aéronefs de code D, E et F : Y / H2.

Les virages piste 04L/22R vers A2/B2/C2/G2 et inversement ne sont pas autorisés en fonctionnement nominal.

Présence de marges réduites sur les taxiways situés au nord de U (U exclus). En conséquence :

- sur les portions rectilignes de ces taxiways : limitation de la vitesse de roulage à 30 km/h (17 kt).

- sur les portions courbes de ces taxiways : limitation de la vitesse des avions à 18 km/h (10 kt) et recommandation pour les pilotes d'avion d'envergure supérieure à 36 m de réaliser une manœuvre de type over-steering.

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

Envergure MAX de 52 m sur le TWY T entre le TWY C et le TWY F.

Avion type code F, suivre axe décalé bleu sur TWY U entre H1 et J1.

Compte tenu de l'exiguïté de l'aire de mouvement de l'aérodrome Nice Côte d'Azur située à proximité de la mer, les aménagements suivants sont présents dans la bande de piste 04R/22L dans sa partie Sud et dans la bande de la voie de circulation V :

- côté seuil 22L, la rive maritime se trouve à 90 m de l'axe de piste sur une longueur de 565 m de bande ;

- la rive nord du port RFFS est à 102 m de l'axe de piste sur la totalité de la longueur du bassin (400 m) ;

- la digue maritime se situe dans la bande de la voie de circulation V à 35 m de l'axe de la voie de circulation ;

- Les fossés sont situés dans les bandes de piste 04L/22R et 04R/22L à plus de 75 m de l'axe des pistes.

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

De nuit le TWY A3 n'est pas utilisable pour un départ de la piste 04R.

Les TWY EB et EF ne sont roulables que dans le sens de la sortie de piste 04R-22L.

20.3.2 Gestion de l'aire de trafic

Voir carte AD 2 LFMN GMC 01, 02, 03, 04 et 05.

Modalités d'arrivée et de départ de l'A380 :

Départ A380 du poste 2B : le repoussage est effectué en "push-pull". L'aéronef est repoussé sur le TWY TANGO puis est ensuite tracté jusqu'au point de repoussage dénommé "A124" situé sur le TWY GOLF.

Arrivée A380 sur le poste 17 : l'aéronef est arrêté sur le TWY DELTA entre les postes 49 et 69 sur le cercle jaune plein. Il est ensuite tracté sur le TWY DELTA puis le poste 17 en suivant le marquage axial jaune discontinu jusqu'à la barre de roulette de nez "AN124/747-8".

Départ A380 sur le poste 17 : l'aéronef est tracté sur le TWY SIERRA en suivant le marquage axial jaune discontinu jusqu'au cercle jaune plein matérialisé sur le TWY FOX.

Arrivée A380 sur le poste 52B : l'aéronef est arrêté sur le TWY TANGO (cercle jaune plein dénommé "54") et est ensuite tracté depuis le TWY TANGO (à partir du cercle jaune) jusqu'au point d'immobilisation de la roulette de nez sur le poste 52B.

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 PROCEDURES

20.3.1 General Information

Mean altitude of aprons : 16 ft

It is recommended to crews of ACFT code E and F type, particularly A340-600, B777-300 and A380, to use idle thrust (outer engines for A380) during startup and taxiing at reduced speed on TWY north of TWY U and on entrances to allocated ACFT stands. It is also recommended to taxi with caution in the curves and use the over steering technique, for code F planes.

The junctions and intersections of the following taxiways are forbidden for code D, E and F aircraft : Y / H2.

TWY turns from 04L/22R RWY to A2/B2/C2/G2 are not allowed in standard operations.

Shorter separation distances on taxiways located to the North of U (U excluded). Hence, on these taxiways :

- on straight portions : limitation of taxiing speed to 30 km/h (17 kt).

- on curved portions : limitation of taxiing speed to 18 km/h (10 kt) and advice for pilots with planes wingspan greater than 36 m to carry out an over-steering maneuver.

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

TWY T MAX span 52 m between TWY C and TWY F.

ACFT code F type, follow blue axis offset on TWY U between H1 and J1.

Considering the exiguity of movement area of the aerodrome Nice Côte d'Azur situated near the sea, the following arrangements are present in the 04R/22L RWY strip in its southern part and in the TWY V strip :

- threshold-side 22L, the maritime bank is at 90 m from RWY axis on a length of 565 m of the strip ;

- the North bank of the harbour RFFS is at 102 m from RWY axis on all of the length of the pond (400 m) ;

- the maritime dyke is located in the TWY V strip at 35 m from TWY axis ;

- ditches are situated in the RWY 04L/22R and 04R/22L strips more than 75 m from RWY axis.

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

TWY A3 cannot be used at night for departure RWY 04R.

TWYs EB and EF are exit only taxiways, from RWY 04R-22L.

20.3.2 Apron management

See AD 2 LFMN GMC 01, 02, 03, 04 and 05.

Arrival and departure procedures for the A380 :

A380 departure from stand 2B : the push-back is carried out in "push-pull". The ACFT is pushed back on TWY TANGO and then towed to the push-back point designated "A124" located on TWY GOLF.

A380 arrival on stand 17 : ACFT is stopped on the yellow solid circle located on TWY DELTA between stands 49 and 69. ACFT is then towed on TWY DELTA following the discontinuous yellow axial marking to stand 17 and stopped on nose wheel stop bar "AN124/747-8".

A380 departure from stand 17 : ACFT is towed on TWY SIERRA following the discontinuous yellow axial marking to TWY FOX and stopped on the yellow solid circle marked on the pavement.

A380 arrival on stand 52B : the ACFT is stopped on TWY TANGO (yellow circle designated "54") and is then towed from TWY TANGO to the nose wheel stopping point on stand 52B.

Départ A380 du poste 52B :

-l'aéronef est repoussé sur le TWY TANGO nez face à l'EST jusqu'au point de repoussage dénommé "54C A380".

-l'aéronef est repoussé sur le TWY TANGO nez face à l'OUEST jusqu'au point de repoussage dénommé "52C-52B", puis tracté jusqu'au point de repoussage dénommé "54C-A380" pour rouler en autonome à partir de ce point vers le TWY ALPHA.

Départ A380 du poste 54B :

-l'aéronef est repoussé sur le TWY TANGO nez face à l'EST jusqu'au point de repoussage dénommé "54C-A380".

-l'aéronef est repoussé sur le TWY TANGO nez face à l'OUEST jusqu'au point de repoussage dénommé "54C-A380" pour rouler en autonome à partir de ce point vers le TWY ALPHA.

Départ A380 du poste 56B :

-l'aéronef est repoussé sur le TWY TANGO nez face à l'EST puis tracté jusqu'au point de repoussage dénommé "56B-A380" pour rouler en autonome à partir de ce point vers le TWY BRAVO.

-l'aéronef est repoussé sur le TWY TANGO nez face à l'OUEST puis tracté jusqu'au point de repoussage dénommé "54C-A380" pour rouler en autonome à partir de ce point vers le TWY ALPHA.

20.3.3 Utilisation des postes de stationnement

Voir carte AD 2 LFMN APDC 01 et 02

Certains postes au contact sont équipés de mires de guidage à destination des pilotes.

L'entrée d'un avion sur un poste de stationnement ne peut s'effectuer qu'avec l'assistance d'un placeur (et d'un système de guidage visuel pour l'accostage, si le poste en est équipé).

En l'absence de placeur, l'avion devra alors maintenir sa position sur l'axe de la voie de circulation en amont de la ligne d'axe d'entrée en poste en le signalant au contrôle et en demandant l'assistance nécessaire.

Consignes particulières d'utilisation des postes de stationnement disponibles auprès du gestionnaire d'aéroport : <https://cdm.nce.aero>

D'autre part, il existe une procédure de remote handling appelée « holding stand » dont les modalités sont disponibles dans la fiche CASH (voir AD 2 LFMN.23.9).

20.3.4 Piste

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

20.3.5 Atterrissage RWY 04L ou 04R

Lorsque l'approche en service est l'ILS ou LOC 04L/R :

Pour protéger les aires critiques des LOC et sauf nécessité opérationnelle, il est demandé :

- aux aéronefs de code E et F atterrissant en 04L, de sortir au plus tard par la bretelle G1 ;
- aux aéronefs de code A et D atterrissant en 04L, de sortir au plus tard par la bretelle H1 ;
- aux aéronefs atterrissant en 04R, de sortir au plus tard par la bretelle EY ;

- en cas de sortie exceptionnelle au -delà de ces voies, d'en aviser dès que possible le contrôle.

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

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

La traversée de la piste Nord par les aéronefs au départ de la piste Sud se fait de préférence par TWY A1, sauf lorsque la procédure ILS est en service où le croisement se fera de manière préférentielle par TWY C1.

A380 departure from stand 52B :

-the ACFT is pushed back on TWY TANGO nose facing EAST to the push-back point designated "54C A380".

-the ACFT is pushed back on TWY TANGO nose facing WEST to the push-back point designated "52C-52B" then towed to the pushback point designated "54C-A380" to taxi from this point to TWY ALPHA.

A380 departure from stand 54B :

-the ACFT is pushed back on TWY TANGO nose facing EAST to the push-back point designated "54C-A380".

-the ACFT is pushed back on TWY TANGO nose facing WEST to the push-back point designated "54" then towed to the pushback point designated "54C-A380" to taxi from this point to TWY ALPHA.

A380 departure from stand 56B :

-the ACFT is pushed back on TWY TANGO nose facing EAST then towed to the pushback point "56B-A380" to taxi from this point to TWY BRAVO.

-the ACFT is pushed back on TWY TANGO nose facing WEST then towed to the push-back point "54C-A380" to taxi from this point to TWY ALPHA.

20.3.3 Use of parking stands

See AD 2 LFMN APDC 01 and 02.

Some ACFT stands have Visual Docking Guidance Systems (VDGS).

Pilots can enter a stand only if instructed to by the marshaller (and the VDGS if operational).

Without the marshaller on the stand, the ACFT should hold position on the TWY/taxilane centerline ahead of the parking stand lead-in line and notify Ground Movement Control to request assistance.

Apron stand special operating instructions available from the airport operator: <https://cdm.nce.aero>

Moreover, there is a remote handling procedure called « holding stand », the details of this procedure are available in the CASH sheet (see AD 2 LFMN.23.9).

20.3.4 Runway

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

20.3.5 Landing RWY 04L or 04R

When the approach in use is ILS or LOC 04L/R :

To protect critical areas of LOC and except for operational needs, it is requested that :

- code E and F ACFT landing in 04L, exit no further than TWY G1 ;
- code A and D ACFT landing in 04L, exit no further than TWY H1 ;
- all ACFT landing in 04R, exit no further than TWY EY ;

- in the event of an exceptional exit beyond these TWY, notify ATC as soon as possible.

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

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

Crossing of the northern RWY by departing aircraft from the southern RWY is done preferentially via TWY A1, except when ILS approach is in service and then crossing is done preferentially via TWY C1.

20.3.6 Atterrissage RWY 22R

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

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

20.3.7 Exploitation monopiste 04L

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

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

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

20.4 ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES**20.4.1 Vols d'entraînement**

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

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

20.4.2 Hélicoptères

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

Présence d'une barre rouge de trouée unique en exploitation bi-FATO sur MS en QFU 042° et ME en QFU 222°.

20.4.3 ULM - Planeurs - Dirigeables - Ballons habités - Banderoles

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

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

20.3.6 Landing RWY 22R

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

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

20.3.7 Use of single runway 04L

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

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

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

20.4 SPECIAL ACTIVITIES**20.4.1 Training flights**

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

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

20.4.2 Helicopters

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

There are 5 red single funnel lights used in dual FATO mode on MS when in QFU 042° and on ME when in QFU 222°.

20.4.3 ULM - Gliders - Airships - Hot-air balloons - Banners

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

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

20.5 PROCEDURES RADAR

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

20.6 UTILISATION DES TRANSPONDEURS SUR L'AIRE DE MOUVEMENT

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

20.6.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur MODE-S

Le pilote applique la procédure suivante :

Durant tout déplacement sur l'aire de mouvement:

- vérifier le bon fonctionnement du transpondeur Mode-S ;

a) **aéronef au départ** , avant tout déplacement (repoussage, roulage) :

- saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur:

• l'identifiant du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI (ex : BAW362, DLH04T, AF651PQ...),

• ou en l'absence d'identifiant de vol, l'immatriculation de l'aéronef (ex : FHJCR).

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé),

- sélectionner mode AUTO, si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY),

- afficher le code Mode-A assigné par le contrôle.

b) **aéronef à l'arrivée** , après l'atterrissage et jusqu'à l'arrêt au poste de stationnement :

- maintenir affiché le dernier code Mode-A assigné par le contrôle,

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé),

- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY).

c) **aéronef en déplacement** (tractage, changement de poste de stationnement en autonome,...) :

- saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur, l'immatriculation de l'aéronef (ex : FHJCR),

- sélectionner XPNDR ou son équivalent(en fonction du modèle installé),

- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY),

- afficher le code Mode-A = 0000.

d) **aéronef au poste de stationnement**

- sélectionner OFF ou STBY.

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

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

20.5 RADAR PROCEDURES

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

20.6 USE OF TRANSPONDERS ON MOVEMENT AREA

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

20.6.1 ACFT equipped with MODE-S transponder

The pilot shall apply the following procedure :

When moving onto the movement area :

- check that the aircraft Mode S transponder is operational ;

a) **for outbound taxiing aircraft** , before any move (push back or taxiing) :

- using the FMS or the transponder control unit enter :

• the flight identification as specified in item 7 of the ICAO flight plan (ex : BAW362, DLH04T, AF651PQ...),

• in the absence of flight identification, the aircraft registration (ex : FHJCR).

- select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model),

- select AUTO mode if the function is available (do not select the OFF nor STDBY functions),

- display the Mode A code assigned by ATC unit.

b) **for inbound taxiing aircraft** , after landing and until stopping at the parking stand :

- maintain the last Mode A code assigned by ATC unit,

- select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model),

- select AUTO mode if the function if available (do not select the OFF nor STDBY functions).

c) **for moving aircraft (towing, autonomous change of parking stand...)** :

- using the FMS or the transponder control unit enter, the aircraft registration (ex : FHJCR),

- select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model),

- select AUTO mode if the function is available (do not select the OFF nor STDBY functions),

- display Mode A code 0000.

d) **for aircraft at parking stand**

- select OFF or STBY.

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

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

AD 2 LFMN.21 Procédures antibruit (et autres dispositions environnementales) Noise abatement procedures (and other environmental provisions)

L'arrêté du 2 mars 2010 (JO du 2 avril 2010) portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice Côte d'Azur définit les dispositions réglementaires à respecter en vue de limiter les nuisances sonores sur l'aérodrome de Nice Côte d'Azur.

L'arrêté du 28 juillet 2023 (JO du 25 août 2023) relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escalade sur l'aérodrome de Nice Côte d'Azur définit les dispositions réglementaires à respecter en vue de limiter les émissions de polluants et les nuisances sonores à proximité de l'aérodrome liées à l'utilisation de ces moteurs.

Le non-respect des dispositions énoncées dans ces arrêtés et reprises ci-après 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 French ministerial order of March 2nd, 2010 (published April 2nd, 2010) defines the regulations for noise abatement at Nice Côte d'Azur aerodrome.

The French ministerial order of 28, July 2023 (published August 25th, 2023) defines the regulations for the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at the Nice Côte d'Azur aerodrome to be complied with in order to limit pollutant emissions and noise pollution in the vicinity of the aerodrome related to the use of these engines.

Failure to comply with the provisions stated in these decrees and described below may result in the filing of an infringement report and may lead the ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine for the maximum amount of 40 000 euros for a legal entity.

21.1 RESTRICTIONS LIEES AUX PERFORMANCES ACOUSTIQUES**21.1.1 Définitions**

On désigne par :

- « exploitant » l'exploitant technique d'un aéronef ;
- « aéronefs les plus bruyants du Chapitre 3 » les aéronefs équipés de turbo-réacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruits certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, inférieure à 13 EPNdB ;
- "marge cumulée d'un aéronef équipé de turbo-réacteurs" : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 pour chacun des trois points de mesure définis dans cette annexe.

Tous les exploitants effectuant des vols commerciaux au départ et à l'arrivée de l'aérodrome de Nice Côte d'Azur doivent publier dans leurs manuels d'exploitation, la classification et la marge cumulée de leurs aéronefs au regard des définitions du paragraphe ci-dessus.

21.1.2 Restrictions applicables

Aucun aéronef du Chapitre 2 et aucun des aéronefs les plus bruyants du Chapitre 3 ne peut :

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

21.1.3 Exemptions et dérogations

Les dispositions du 21.1.2 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

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

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies ci-dessus que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité de vol.

Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES AU DEPART ET A L'ARRIVEE

Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments ou selon les règles de vol à vue doivent respecter les procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

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

Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions OACI PANS-OPS, volume 1.

21.2.1 Procédures au départ

Les objectifs en matière de réduction de nuisance retenus pour l'aéroport de Nice Côte d'Azur sont d'assurer une réduction de bruit à proximité de l'aérodrome. En conséquence, les aéronefs doivent adopter la configuration et le régime de montée correspondants à un profil NADP1 (cf OACI PANS OPS 8168 vol 1).

Sauf clairance contraire donnée par l'ATC, ne pas survoler les terres en dessous de 6000 ft ASFC.

Départs nord pistes 04R et 04L : éviter toutes demandes de raccourcis afin de minimiser l'impact environnemental lors du passage à la côte.

21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE**21.1.1 Definitions**

Referred as :

- « operators » : aircraft technical operators ;
- « most noisy aircraft in Chapter 3 » : turbojet aircraft whose noise certification meets the requirements specified in chapter 3 of the second part in the first volume of the Annex 16 of the ICAO Convention dated December 7th, 1944, and having a cumulated margin of certified noise levels, with respect to permissible noise limits defined in this chapter, being less than 13 EPNdB ;
- "The cumulative margin of a turbojet engine" : the sum of the difference between the certified noise level and the admissible level as defined in the International Civil Aviation Organization (December 7th, 1944) Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 3 for each of the three measurement points as defined in this Annex.

All operators with commercial flight arriving or departing from Nice Côte d'Azur airfield must publish in their operating manuals the classification and the cumulative margin of their aircraft.

21.1.2 Applicable restrictions

No aircraft included in Chapter 2 and none of the most noisy aircraft included in Chapter 3 is authorized :

- to land between 2330 and 0615, local time for arrivals on the apron ;
- to take-off between 2315 and 0600, local time for departures from the apron.

21.1.3 Exemptions and waivers

The provisions specified in paragraphs 21.1.2 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances :

- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,
- for the sake of the flight safety for aircraft in emergency situations,
- military aircraft and State aircraft exclusively assigned to a public service,
- aircraft operating government missions.

Pilot in command can waive the regulations defined above only if they think it is absolutely necessary for flight safety reasons.

Waivers can be exceptionally granted by the minister in charge of civil aviation.

21.2 OPERATIONAL PROCEDURES ON DEPARTURE AND ON ARRIVAL

Aircraft operating IFR or VFR must comply with noise abatement procedures published in the AIP.

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

These instructions must comply with the ICAO PANS-OPS prescriptions, volume 1.

21.2.1 Departure procedures

The nuisance reduction objectives selected for Nice Cote d'Azur aerodrome are to provide a noise reduction close to the aerodrome. Thus, aircraft shall use the appropriate climbing configuration and power setting corresponding to a NADP1 profile. (Ref. ICAO PANS OPS 8168 VOL 1).

Unless otherwise instructed by ATC, do not overfly land below 6000 ft ASFC.

Northbound departures runways 04R and 04L : avoid any requests for shortcuts in order to minimize the environmental impact when crossing the coastline.

21.2.2 Procédures à l'arrivée

21221 Procédure "RNP A RWY 04L/04R suivie de VPT A RWY 04L/04R"

La procédure "RNP A suivie de VPT A" utilisée en pistes 04L ou 04R, est une procédure environnementale destinée à maîtriser les nuisances sonores sur les communes de Cannes, Vallauris et Antibes.

Lorsque cette procédure est déclarée en service par l'ATC, celle-ci doit obligatoirement être suivie par les pilotes hors impératifs de sécurité.

Afin d'éviter le survol des terres en phase d'approche (Cap d'Antibes et ville d'Antibes), il est demandé aux pilotes, lors de l'exécution de la procédure, d'éviter les écarts à l'ouest du R 353 MN04A (voir AIP France AD 2 LFMN IAC RWY04 RNP A).

21222 Procédures "RNP D suivie de VPT D" et "VOR B RWY 22L/22R suivie de VPT B RWY 22L/R"

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

21223 Approches à vue

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

- ne pas survoler les terres en dessous de 5000 ft ASFC (sauf clairance contraire donnée par l'ATC) ;
- en phase d'approche finale :

- RWY 04 L, afin de ne pas survoler le Cap et la ville d'Antibes, éviter tout écart à l'ouest de R 173 MN04A et R 353 MN04A à moins de 6,9 NM DME NI ;

- RWY 04 R, afin de ne pas survoler le Cap et la ville d'Antibes, éviter tout écart à l'ouest des R 173 MN04A et R 353 MN04A à moins de 6,5 NM DME NA ;

- RWY 22, ne pas survoler le Cap Ferrat et les villes de Villefranche-sur-Mer et Nice.

21224 Approches aux instruments directes RWY 04 (ILS Z/Y , RNP Z/Y ou LOC)

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

- éviter les augmentations de puissance ou de poussée pendant la phase d'approche finale ;
- respecter la vitesse indiquée maximum de 200 kt en aval des points spécifiés sur les cartes IAC ;
- sortir les traînées après le passage de l'Outer Marker / 5 NM THR 04L ou 4.6 NM THR 04R.

21225 Descente optimisée

Lorsque la situation du trafic le permet, l'ATC facilite la réalisation de descente optimisée pour toutes les pistes. Sous réserve des instructions de l'ATC, l'approche et l'atterrissage doivent être effectués de manière à réduire autant que possible le bruit, à faible puissance et à faible traînée, compatible avec l'exploitation sûre de l'aéronef, avant le FAF/FAP.

Remarque : dans le cas où il n'y a pas de contrainte, l'ATC peut utiliser la phraseologie "Quand prêt, descendez/réduisez" ou "Descendez/réduisez à discrétion" dans ses instructions de descente ou de vitesse. Dans ce cas, le pilote est libre d'optimiser le profil vertical et/ou de vitesse, afin de réaliser autant que possible une descente optimisée.

21.2.3 Exemptions et dérogations

Les dispositions du 21.2.1 et 21.2.2 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

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

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies ci-dessus que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité de vol. Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

L'organisme de contrôle de la circulation aérienne peut, pour des raisons de sécurité des vols, délivrer des clairances dérogeant aux règles établies au paragraphe 21.2.1. et 21.2.2.

21.3 RESTRICTIONS APU

21.3.1 Définitions

« Moyens de substitution » : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

21.2.2 Arrival procedures

21221 Procedures "RNP A RWY 04L/04R followed by VPT A RWY 04L/04R"

The procedure "RNP A followed by VPT A", used on RWY 04L or 04R, is a noise abatement procedure intended to better manage the noise nuisances over the cities of Cannes, Vallauris and Antibes.

When this procedure is declared in use by ATC, it must be strictly followed by pilots unless safety considerations require otherwise.

In order not to overfly land (cape and city of Antibes) during the approach, pilots are requested to avoid all deviations west of R 353 MN04A (refer to AIP France AD 2 LFMN IAC RWY04 RNP A).

21222 Procedures "RNP D followed by VPT D" and "VOR B RWY 22L/22R followed by VPT B RWY 22L/R"

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

21223 Visual approach

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

- do not overfly land below 5000 ft ASFC (unless otherwise instructed by ATC) ;
- during final approach :

- RWY 04 L, in order not to overfly the Cape and the city of Antibes, avoid all deviations west of R 173 MN04A and R 353 MN04A at less than 6,9 NM DME NI ;

- RWY 04 R, in order not to overfly the Cape and the city of Antibes, avoid all deviations west of R 173 MN04A and R 353 MN04A at less than 6,5 NM DME NA ;

- RWY 22 : do not overfly Cape Ferrat and the cities of Villefranche-sur-Mer and Nice.

21224 Instrument straight-in approaches RWY 04 (ILS Z/Y , RNP Z/Y or LOC)

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

- avoid increases in power and thrust during final approach ;
- comply with maximum indicated airspeed of 200 kt before points shown on IAC charts ;
- landing gear extension recommended after passing the Outer Marker / 5 NM THR 04L or 4.6 NM THR 04R.

21225 Optimized descent

When the traffic situation allows, ATC makes it easier to achieve an optimized descent for all runways. Subject to ATC instructions, the approach and landing should be conducted , as much as possible, in a noise-abatement, low-power, low-drag manner consistent with the safe operation of the aircraft, before the FAF/FAP.

Note : in the event that there is no constraint, ATC may use the phraseology "When ready, descend/reduce" or "Descend/reduce at discretion" in its descent or speed instructions. In this case, the pilot is free to optimize the vertical and/or speed profile, in order to achieve an optimized descent as much as possible.

21.2.3 Exemptions and waivers

The provisions specified in paragraphs 21.2.1 to 21.2.2 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances :

- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,
- for the sake of the flight safety for aircraft in emergency situations,
- military aircraft and State aircraft exclusively assigned to a public service,
- aircraft operating government missions.

Pilot in command can only waive the regulations defined above if they think it is absolutely necessary for flight safety reasons.

Waivers can be exceptionally granted by the minister in charge of civil aviation.

The ATC unit can, for flight safety reasons, issue clearance waiving the regulations specified in Paragraph 21.2.1 and 21.2.2.

21.3 APU RESTRICTIONS

21.3.1 Definitions

« Alternative means »: fixe or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.

21.3.2 Utilisation des moyens de substitution

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

21.3.3 Aéronefs au départ (hors parking KILO)

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant la TOBT (voir définition en 22.4), lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution,
- 30 minutes avant la TOBT, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage.

21.3.4 Aéronefs à l'arrivée

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 5 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution et pendant le délai nécessaire au raccordement des moyens de substitution mobiles;
- 15 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage pour les aéronefs avec MTOW < 140 tonnes ;
- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs avec MTOW \geq 140 tonnes.

21.3.5 Aéronefs utilisant le parking KILO

Afin de limiter les nuisances sonores dues aux aéronefs utilisant le parking KILO, des consignes particulières d'utilisation de ce parking ont été définies dans la documentation aéronautique : se référer à la carte AD 2 LFMN APDC 02. Les aéronefs devant stationner sur ce parking doivent se conformer à ces restrictions d'utilisation.

Les postes départs de l'aire de stationnement KILO identifiés sous les numéros 1, B, C, D, E, F, G, H, J, Q, X, Y et Z sont fermés de 2200 à 0500 (ETE : - 1HR).

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

21.3.6 Exemptions et dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles du 21.3 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage, des passagers, et de tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

Les dispositions du chapitre 21.3 ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,
- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,
- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public,
- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

21.4 AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES

21.4.1 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.

21.4.2 Essais moteurs

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

Hormis les vérifications nécessaires avant le décollage des avions équipés de moteurs à pistons, aucun essai moteur ne peut être effectué entre 2100 et 0600 heures locales.

Des dérogations peuvent être accordées par le Préfet des Alpes-Maritimes entre 2100 et 2300 heures locales, d'une part, et entre 0500 et 0600 heures locales d'autre part, pour des raisons tenant à la sécurité des vols, après demande du responsable du vol.

21.3.2 Use of alternative means

Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative means provided to the operator, is mandatory.

21.1.7 Departing flights (except from apron KILO)

For departing flights, APU use is limited to :

- 10 minutes prior to the TOBT (as defined in 22.4), on parking stands equipped with alternative means,
- 30 minutes prior to the TOBT, on parking stands not equipped with alternative means supplying power or air conditioning.

21.3.4 Arriving flights

For arriving flights, APU use is limited to :

- 5 minutes after arrival at the parking stand, when equipped with alternative means, and during the necessary plug in time of the alternative means ;

- 15 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW < 140 t ;

- 30 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW \geq 140 t.

21.3.5 Aircraft using apron KILO

In order to reduce noise nuisances due to aircraft using apron KILO, special operating instructions have been defined in chart AD 2 LFMN APDC 02. Aircraft using this apron shall comply with these operating instructions.

Departures stands of apron KILO, identified as 1, B, C, D, E, F, G, H, J, Q, X, Y and Z are closed from 2200 to 0500 (SUM : - 1HR).

Departures from KILO apron within previous specified hours must be performed from another stand, after towing.

21.3.6 Exemptions and waivers

The captain may not break the rules defined in § 21.3 unless he deems it necessary for the sake of the flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations for departing from the rules limiting the use of the APU.

The provisions of § 21.3 do not apply to the following aircraft :

- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,
- for the sake of the flight safety for aircraft in emergency situations,
- military aircraft and State aircraft exclusively assigned to a public service,
- aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.

21.4 OTHER ENVIRONMENTAL MEASURES

21.4.1 Thrust reversers

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

21.4.2 Engine testing

This includes any operation carried out on a stationary aircraft with engine(s) running for more than 5 minutes or with an engine power higher than that used for start up or taxiing sequences.

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

AD 2 LFMN.22

Procédures de vol *Flight procedures***22.1 OBLIGATION D'EMPORT D'EQUIPEMENT DE NAVIGATION DE SURFACE CONFORME A LA SPECIFICATION DE NAVIGATION RNP APCH****22.1.1 Nouvelles obligations**

En application de l'arrêté du 8 janvier 2018, les aéronefs à destination de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur, évoluant en CAG selon les règles aux instruments, doivent être équipés d'un système de navigation de surface conforme à la spécification RNP APCH définie par le document 9613 de l'OACI - Manuel de navigation fondée sur la performance.

A minima, les procédures d'approche LFMN RNP A RWY 04, RNP D RWY 22 doivent être incluses dans la base de données du système de navigation de surface.

22.1.2 Conséquences opérationnelles**Plan de vol :**

La capacité RNP APCH doit apparaître dans tous les plans de vol IFR à destination de Nice (utilisation de "S1" ou "S2" en case 18 ou de "B" en case 10a).

Pour les vols exemptés (cf §1.3.1), la case 18 devra contenir un des indicateurs suivants : STS/STATE ou STS/HEAD, STS/MEDEVAC ou STS/HOSP, STS/SAR, STS/FFR, STS/ATFMX.

Tout plan de vol IFR à destination de Nice ne remplissant pas l'une de ces conditions en case 18 ou 10a sera rejeté.

Les plans de vol Y à destination de Nice sont interdits.

Situations imprévues :

La procédure conventionnelle VOR B reste publiée en secours mais ne pourra être utilisée qu'en cas de situations imprévues (panne en vol du système GNSS, interférences GNSS, ...).

22.1.3 Exemptions et dérogations**22.1.3.1 Exemptions**

Les nouvelles obligations rappelées au §1.1 ne s'appliquent pas aux aéronefs :

- appartenant à l'État, loués ou affrétés par lui et aux aéronefs appartenant aux états étrangers ;
- se trouvant en situation d'urgence ;
- qui effectuent des vols médicaux ou des évacuations sanitaires.

Les exploitants des aéronefs listés ci-dessus, ne répondant pas aux exigences rappelées ci-dessus, doivent, lorsque la planification du vol le permet, notifier leurs intentions de départ ou d'arrivée au service de la navigation aérienne Sud-Est avec un préavis de 24 heures. Cette notification peut donner lieu à des demandes de modifications d'horaires de la part du service de la navigation aérienne Sud-Est afin d'assurer une intégration optimale de ces vols dans le trafic aérien.

La notification est à effectuer par courrier électronique à l'adresse suivante : temps-reel.nice@aviation-civile.gouv.fr

22.1.3.2 Dérogations

De manière générale, aucune dérogation ne sera accordée.

Les seules exceptions possibles ne concernent que les vols considérés comme ayant un intérêt national majeur et sous réserve de l'accord préalable du directeur de la sécurité de l'aviation-civile Sud-Est. Pour ces cas très particuliers, la demande d'accord, dûment justifiée, doit être envoyée avec un préavis minimum de 7 jours avant le vol par courrier électronique à l'adresse suivante :

rnpapch-nice-derogation@aviation-civile.gouv.fr

Un vol ayant fait l'objet d'un tel accord doit être notifié par l'exploitant d'aéronef au service de la navigation aérienne Sud-Est avec un préavis de 48 heures par courrier électronique à l'adresse suivante :

temps-reel.nice@aviation-civile.gouv.fr

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

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

EXIGENCES OPERATIONNELLES APPLICABLES AUX EXPLOITANTS EN TRANSPORT PUBLIC

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

EXIGENCES OPERATIONNELLES APPLICABLES AUX EXPLOITANTS EN AVIATION GENERALE

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

22.2.1 Particularités topographiques et météorologiques**22.1 AREA NAVIGATION EQUIPMENT REQUIREMENTS IN COMPLIANCE WITH RNP APCH SPECIFICATION FOR AIRCRAFT****22.1.1 New requirements**

Pursuant to the decree dated 8 January 2018, aircraft flying to Nice Côte d'Azur Airport (LFMN) under general air traffic using instrument flight rules must be equipped with an area navigation system in compliance with the RNP APCH navigation specification as defined by ICAO document 9613 - Performance-based Navigation (PBN) Manual.

At least LFMN RNP A RWY 04, RNP D RWY 22 approach procedures shall be included in the area navigation system database.

22.1.2 Operational consequences**Flight plan :**

The RNP APCH capacity must be included in all IFR flight plans to Nice Airport (using « S1 » or « S2 » markers in field number 18 or « B » marker in Field number 10a).

For the flights that are exempted (see §1.3.1), field number 18 has to be filled with one of the following: STS/STATE or STS/HEAD, STS/MEDEVAC or STS/HOSP, STS/SAR, STS/FFR, STS/ATFMX.

The IFR flight plans to Nice Airport not compliant with one of those conditions in the fields numbers 18 or 10a will be rejected.

Flights to Nice prohibited for ACFT with Y FPL.

Unforeseen situations :

Conventional VOR B procedure will remain published as a back-up but will only be used in the event of unforeseen situations (GNSS system malfunction during flight, GNSS interference...).

22.1.3 Exemptions and derogations**22.1.3.1 Exemptions**

The new requirements noted in §1.1 do not apply to aircraft :

- owned, rented or chartered by the State, and aircraft belonging to Foreign States ;
- in emergency situations ;
- performing medical flights or medical evacuations.

When flight planning permits, those using aircraft in the above situations, not meeting the requirements noted in §1.1, must notify Nice ATC services of their intentions with a 24-hour advance notice. This notification may result in requests for modification of arrival times in order to optimally integrate the flights in the air traffic.

Notification is to be made by email to the following address :

temps-reel.nice@aviation-civile.gouv.fr

22.1.3.2 Derogations

In general, no derogations will be granted.

The only possible exceptions concern flights considered to be of major national importance and will be subject to approval by the director of French South-East Civil Aviation Authority. In these very exceptional cases, the request for approval must be justified and must be sent to the following email address with a minimum of 7-day advance notice :

rnpapch-nice-derogation@aviation-civile.gouv.fr

The aircraft operator of a flight which has been given this approval must notify Nice ATC services by e-mail with a 48-hour advance notice to the following address :

temps-reel.nice@aviation-civile.gouv.fr

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

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

OPERATIONAL REQUIREMENTS FOR COMMERCIAL OPERATORS

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

OPERATIONAL REQUIREMENTS FOR GENERAL AVIATION

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

22.2.1 Topographical and meteorological features

22 JAN 2026

2221.1 Situation

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

2221.2 Doublet de pistes spécialisées

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

2221.3 Obstacles/Relief

Il existe des sommets à 860 ft et à 2000 ft, respectivement à 3,5 NM et à 5 NM des seuils 22, des sommets à 4200 ft à 9 NM dans le NO et le NE du terrain ; des sommets à plus de 10 000 ft à 29 NM dans le N-NE du terrain.

2221.4 Orientations des pistes et vents

L'orientation des pistes a été déterminée par la topographie et non par la situation de vents dominants. Le QFU préférentiel est le QFU 04.

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

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

22.2.2 Procédures de vol

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

22.3 VOLS A L'ARRIVÉE**22.3.1 Limitation de vitesse**

Dans les TMA NICE parties 1, 4, 5 et 6, la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clearance 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.

22.3.2 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)

Les itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments sont uniquement utilisables en mode de navigation "RNAV 1" basé sur le capteur GNSS. Les trajectoires figurent sur les cartes AD2 LFMN STAR. Les itinéraires NISAR*T et OZMIC*R sont utilisables sur instruction du contrôle.

En l'absence de la capacité RNAV requise (vols exemptés ou perte de la capacité RNAV), le pilote doit s'annoncer "Non RNAV" afin de bénéficier d'un guidage radar.

La portée de la clearance 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 clearance 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.

22.3.3 Arrivées**22331 Arrivées au QFU 042°**

Le QFU 042° est préférentiel compte tenu des minima, de la météorologie et de la topographie. La piste 04L, LDA 2538 m, est dédiée aux atterrissages 04. En cas de conditions météorologiques favorables (VIS 10 km, base des nuages 2500 ft de jour, 3000 ft de nuit), l'approche RNP A RWY 04L est préférentielle. En cas de perte de la capacité, le pilote doit l'annoncer

Cette procédure est suivie par la VPT A.

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

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

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

2221.1 Location

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

2221.2 Specialised parallel runways

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

2221.3 Obstacles/high ground

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

2221.4 Runway direction (QFU) and wind

Runway direction was determined by local topography, not prevailing wind direction. The preferred QFU is QFU 04.

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

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

22.2.2 Flight procedures

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

22.3 ARRIVAL FLIGHTS**22.3.1 Speed restriction**

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

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

22.3.2 Standard instrument arrivals (STAR)

All Standard Instrument Arrival Routes require "RNAV 1" capability based on GNSS sensor. The trajectories are shown on charts AD2 LFMN STAR. NISAR*T and OZMIC*R routes are available with ATC instructions.

Without the required RNAV capability (exemption or loss of capability), the pilot must report "Non RNAV" in order to get a radar vectoring.

The STAR clearance coverage only affects the published route data.

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

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

22.3.3 Arrivals**22331 QFU 042° arrivals**

QFU 042° landings are preferred due to the meteorology, minima and topography. RWY 04L, 2538 meters, is dedicated to landings. Under favourable meteorological conditions (VIS 10 km, cloud base 2500 ft at day, 3000 ft at night), RNP A RWY 04L is the preferential approach. In case of loss of RNAV capability, the pilot must inform ATC.

This procedure is followed by VPT A.

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

PAPI 04L : scope limited to 7000 m.

PAPI 04R : scope is 15000 m.

22332 Arrivées au QFU 222°

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

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

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

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

- le respect des vitesses et configurations machine AVANT la phase à vue,
- maintien strict des altitudes publiées sur la vue en coupe (cf. IAC) du fait de la présence de trafic VFR hélicoptères évoluant à 500 ft MAX sous la procédure,
- la présence d'obstacles élevés balisés à droite de l'étape de base,
- la trajectoire finale très courte avec une pente de 3.2°.

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

Sauf situation exceptionnelle, les procédures d'approche de type MVL ne seront jamais déclarées en service par les organismes de contrôle de Nice à des fins de desserte des pistes 22L et 22R de l'aérodrome.

Les PAPI 22L et 22R à 3.2° sont situés respectivement à gauche des seuils 22L et 22R. Ils sont décalés de 05° vers le Sud et leur portée visuelle est limitée à 6000 m.

Les PAPI 22L/R sont réglés pour le passage au seuil d'avions de type A380.

Utilisation des approches RNP Z RWY22L (AR) et RNP Z RWY22R (AR)

Les procédures RNP Z RWY22L (AR) et RNP Z RWY22R (AR) sont des procédures conçues selon la spécification de navigation RNP AR APCH. L'exécution de cette procédure par un exploitant d'aéronef nécessite au préalable la délivrance d'une approbation opérationnelle SPA "spécifique à une procédure" pour les raisons suivantes :

- Distance "FROP - OCH" < 0.5 Nm pour les deux procédures (0.2 Nm RWY22R et 0.4 Nm RWY22L).
- Inclinaison maximale au cours du segment RF en finale > 25° pour les deux procédures (26° pour les deux procédures).

Les démarches à suivre pour l'obtention de cette approbation sont rappelées en ENR 1.5.

La RNP Z (AR) est disponible sur demande pilote lorsque la procédure RNP D VPT D est en service. En cas de condition météorologique empêchant la mise en œuvre de la RNP D, la RNP Z (AR) est mise en service et le terrain accessible uniquement aux aéronefs capables et approuvés pour cette approche.

22332 QFU 222° arrivals

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

On RWY 22, the preferential approach is the RNP D RWY 22R followed by VPT RWY 22R.

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

To carry out these RWY 22 procedures aircrews should :

- check speed and aircraft set-up BEFORE the visual phase of the approach,
- strictly maintain published altitudes (vertical cut-away view) (see IAC) because of the presence of VFR helicopter traffic flying at 500 ft MAX under the procedure,
- be aware of marked high obstacles on the right of base leg,
- note the very short final descent at 3.2 degrees.

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

Circling to land will not normally be designated by NICE ATC to be used for landing on RWY 22L or 22R.

The 3.2° degree 22L and 22R PAPI, respectively located left of threshold 22L and 22R, present an offset 05° to the South. Their scope is limited to 6000 m.

22L/R PAPI are calibrated for threshold overflight of type A380 planes.

Use of RNP Z RWY22L (AR) and RNP Z RWY22R (AR) approach procedures

RNP Z RWY22L (AR) and RNP Z RWY22R (AR) are designed in compliance with RNP AR APCH navigation specification. The use of this procedure by an aircraft operator requires prior issuance of "procedure-specific" SPA operational approval for the following reasons :

- "FROP - OCH" distance is < 0.5 NM for both procedures (0.2 NM RWY22R and 0.4 NM RWY22L).
- The maximum bank angle in final RF-leg is > 25° (26° for both procedures).

The steps to follow to obtain this approval are recalled in ENR 1.5.

RNP Z (AR) app is available on pilot request when RNP D VPT D is in use. Below RNP D VPT D weather minima, RNP Z (AR) is in use and the airport is only available to aircraft capable and approved for this approach.

22.4 VOLS AUX DÉPART**22.4.1 PROCEDURE OPERATIONNELLE DE DEPART ET MISE EN ROUTE****2241.1 DEFINITION**

NICE COTE D'AZUR est un aéroport coordonné et un aéroport ANI (Advanced Network Integrated) en plus d'être A-CDM (Airport - Collaborative Decision Making).

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

Un aéroport ANI est un aéroport qui a entièrement adopté le concept d'aéroport CDM en envoyant au NMOC l'ensemble des messages DPI (Departure Planning Information : P-DPI, E-DPI, T-DPI-t, T-DPI-s, A-DPI et C-DPI), et les messages G-API (General Arrival Planning Information) pour les vols à l'arrivée. L'aéroport a également intégré de nouvelles données TTOT (tTTOT, eTTOT, cTTOT) dans les messages E-DPI, T-DPI-t, T-DPI-s pour les vols au départ.

A NICE COTE D'AZUR, l'ensemble des outils et procédures A-CDM est dénommé GLDC (Gestion Locale des Départs Collaborative) : GLD + DMAN + Portail CDM.

GLD = Gestion Locale des départs. C'est l'outil du gestionnaire de l'aéroport qui calcule les TSAT, il est interfacé avec le DMAN pour le calcul des séquences départ.

DMAN = Departure Manager. C'est l'outil de l'organisme ATC, il est interfacé avec la GLD pour le calcul des séquences de départ.

La SOBT (Schedule Off Block Time) est l'heure correspondant au créneau aéroportuaire attribué par COHOR.

L'EOBT (Estimated Off-Block Time) est l'heure départ bloc contenue dans le plan de vol.

La TOBT (Target Off Block Time) est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc, émise vers le système A-CDM.

La TSAT (Target Start-up Approval Time) est l'heure cible d'autorisation de mise en route, calculée par la GLD en fonction de la TOBT, des contraintes locales de la plateforme et des CTOT attribués par NMOC. L'ASAT (Actual Start-up approval time) est l'heure de mise en route réelle. La TTOT (Target Take Off Time) est l'heure cible de décollage qui est calculée en fonction de la TOBT, des temps de roulage variable, des contraintes locales de la plateforme, des CTOT.

Le CTOT (Calculated Take Off Time) est l'heure à laquelle l'aéronef pourra décoller, il est attribué par le NMOC.

L'AOBT (Actual Off Block Time) est l'heure à laquelle le vol quitte le parking (repoussage pour les vols au contact et roulage pour les vols en départ autonome).

L'AIBT (Actual In Block Time) est l'heure réelle d'arrivée au poste de stationnement.

L'ALDT (Actual Landing Time) est l'heure réelle d'atterrissage.

L'EIBT (Estimated In Block Time) est l'heure estimée d'arrivée au parking.

L'ELDT (Estimated Landing Time) est l'heure estimée d'atterrissage.

Les partenaires du CDM :

Le gestionnaire d'aéroport – ACA (Aéroports de la Côte d'Azur) : Il est en charge de l'attribution des postes de stationnement. Grâce à l'outil GLD, il est en charge du calcul des TSAT et TTOT élaborée en fonction de la TOBT, des temps de roulage variables, des contraintes locales de la plateforme et des CTOT.

Les compagnies d'assistance en escale – Assistants Aéroportuaires : Elles sont en charge des opérations d'escale pour chaque vol. Elles sont responsables de la mise à jour des TOBT dans le portail CDM de l'aéroport (<https://cdm.nce.aero>), elles reçoivent les TSAT et TTOT calculées par la GLD et les transmettent au pilote.

Les Compagnies aériennes : Elles sont responsables de la mise à jour des plans de vol et des EOBT en fonction des TOBT envoyées par les compagnies d'assistance.

Les pilotes : ils reçoivent les TOBT/TSAT de la part des compagnies d'assistance en escale ou directement en consultant le portail CDM de l'aéroport de Nice : <https://cdm.nce.aero>. Ils sont responsables du déroulé des différentes étapes de la procédure départ qui doivent être réalisées au bon moment.

Le contrôle aérien - L'organisme ATS (Service de la Navigation Aérienne) : Il gère la procédure départ pour chaque vol en fonction des TSAT et TTOT qu'il reçoit de la GLD.

NMOC (Network Manager Operations Center) : Il est en charge de la gestion de l'espace aérien Européen. Il reçoit les informations départ de chaque vol (entre autre TOBT/TSAT/TTOT/AOBT...) via des messages DPI (Departure Planning Information) envoyés par l'aéroport à chaque étape/mise à jour du vol afin d'avoir une meilleure visibilité/anticipation

22.4 DEPARTURE FLIGHTS**22.4.1 OPERATIONAL DEPARTURE AND START-UP PROCEDURE****2241.1 DEFINITION**

NICE COTE D'AZUR is a coordinated airport, an ANI-airport (Advanced Network Integrated) in addition to being A-CDM (Airport - Collaborative Decision Making).

A-CDM is an airport traffic management optimization concept. The "DEPARTURE" procedure is based on a local system calculating and managing an off-block departure sequence. This system is linked to the Network Manager Operations Center (NMOC). This local calculation system is called PDS (Pre Departure Sequencer).

An ANI Airport is an airport that has fully adopted the Airport-CDM concept by providing the full set of DPI messages (Departure Planning Information : P-DPI, E-DPI, T-DPI-t, T-DPI-s, A-DPI and C-DPI), and that also provides G-API messages (General Arrival Planning Information) to NMOC for arrival flights. Additionally, airport has integrated new TTOT values (tTTOT, eTTOT, cTTOT) in E-DPI, T-DPI-t, T-DPI-s messages for departure flights.

At NICE COTE D'AZUR, the A-CDM system and associated procedures are called CPDS (Collaborative Pre-Departure Sequencing) : PDS + DMAN + CDM Portal.

PDS = Pre Departure Sequence. This is the Airport Operator Tool which calculates TSAT. It is interfaced with DMAN for departure sequence calculation.

DMAN = Departure Manager. This is an ANSP tool. It is interfaced with PDS for departure sequence calculation.

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

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

The TOBT (Target Off-Block Time) is the target time set by the airline itself for the off-block departure time and transmitted to the A-CDM system. The TSAT (Target Start-up Approval Time) is the target Start-up Approval Time calculated by the PDS according to the TOBT, local platform constraints and CTOTs allocated by the NMOC.

The ASAT (Actual Start-up Approval Time) is the actual time for Start-up. The TTOT (Target Take Off Time) is the target time of Take Off calculated according to TOBT, variable taxiing times, airport local constraints and CTOT.

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

The AOBT (Actual Off Block Time) is the time at which the aircraft makes Off Block (push back for nose in stands and Taxiing for nose out stands).

The AIBT (Actual In Block Time) is the time at which the aircraft makes In Block.

The ALDT (Actual Landing Time) is the time at which the aircraft lands.

The EIBT (Estimated In Block Time) is the estimated time at which the aircraft will make In Block.

The ELDT (Estimated Landing Time) is the estimated time at which the aircraft will land.

CDM stakeholders :

Airport Operator – ACA (Aéroports de la Côte d'Azur) : It is in charge of stand and gate allocation. Through the PDS tool, it is in charge of TSAT and TTOT calculation which are calculated according to TOBT, variable taxi times, airport local constraints and CTOT.

Ground Handlers : They are in charge of turnaround process. They are responsible for TOBT updates in Airport CDM Portal (<https://cdm.nce.aero>). They receive TSAT and TTOT from PDS and provide pilots with them.

Airlines : They are in charge of Flight Plan update and EOBT update (according to TOBT provided by the ground handler).

Pilots : They receive TOBT/TSAT from the ground handler or directly by consulting Nice Airport CDM portal at <https://cdm.nce.aero>. They are responsible for the different steps of the departure process with the Tower which have to be done at the right moment.

ANSP – ATS unit (Air Navigation Service Provider) : With pilots, they are in charge of the departure process which has to be done according to TSAT and TTOT provided by PDS.

NMOC (Network Manager Operations Center) : They are in charge of European airspace management. For each flight they receive departure information (TOBT/TSAT/TTOT/AOBT/SID...) via DPI messages (Departure Planning Information) sent by the Airport operator at each step/update on the flight in order to have a better predictability/anticipation

du moment où l'avion décollera pour entrer dans l'espace aérien et ce afin d'avoir une meilleure gestion des CTOT.

of the moment the flight will take-off. This will improve CTOT management.

22412 GENERALITES

Le concept A-CDM est basé sur le partage des informations relatives aux vols et sur la prise en compte de l'ensemble des contraintes portant sur les acteurs travaillant en collaboration (compagnies aériennes, aéroports, assistants aéroportuaires, pilotes, organisme ATS et NMOC).

Le système GLD de NICE COTE D'AZUR calcule en permanence une séquence des heures de départ bloc délivrant pour chaque vol sa TSAT.

La TOBT et ses mises à jour améliorent la prévisibilité et la ponctualité du vol depuis son départ de l'escale de provenance jusqu'à son départ de l'aéroport de Nice.

Par l'utilisation des temps de roulage variables, de la capacité piste, la séquence des départs blocs se transcrit en heures cibles de décollage, les TTOT.

Ces valeurs sont visibles par tous les partenaires, et sont aussi communiquées au NMOC pour être prises en compte dans la gestion du réseau Européen.

Pour chaque vol, en toute situation et en particulier lors des situations dégradées, la GLD calcule une TSAT, constituant ainsi une séquence de départs bloc et permet ainsi à l'Organisme ATS d'optimiser l'utilisation de la capacité disponible.

22412 GENERAL

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

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

The TOBT and its updates improve predictability and punctuality during the aircraft turnaround process from the take off of outstation until take-off from departure airport.

By using variable taxi times, runway capacity, the off-block departure sequence is transformed into target take-off times (TTOT).

These times can be seen by all partners and are also communicated to the NMOC for inclusion in management of the European network.

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

22413 COORDINATION AVEC LE NMOC

L'Aéroport de Nice est directement connecté au NMOC : l'échange d'information entre l'Aéroport et le NMOC se fait dorénavant via une communication permanente et complètement automatisée via des messages de mise à jour des données de vol.

Cet échange d'information permet de déterminer les heures d'atterrissage et de décollage des vols de manière très fiable et anticipée permettant ainsi une gestion optimisée et sans cesse actualisée des CTOT.

En mode séquencé, la mise à jour de la TOBT et donc des EOBT en fonction des TOBT est entièrement bénéfique pour les compagnies aériennes qui bénéficient d'un calcul plus optimisé des CTOT.

Cette communication se fait via les messages suivants :

Messages envoyés par le NMOC à l'Aéroport de NICE via le service Publish and Subscribe :

- Messages plans de vol
- Messages données de vol

Messages envoyés par l'Aéroport de NICE à Eurocontrol pour les vols aux arrivées à NICE :

- General Arrival Planning Information Messages (G-API) – jusqu'à 48 heures avant le vol

Messages envoyés par l'Aéroport de NICE à Eurocontrol pour les vols au départ de NICE :

- Predicted Departure Planning Information Messages (P-DPI) – jusqu'à 48 heures avant le vol
- Early Departure Planning Information Messages (E-DPI)
- Target Departure Planning Information Messages (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information Messages (A-DPI)
- Cancel Departure Planning Information Messages (C-DPI)

Les procédures habituelles du Network Operations continuent à être appliquées.

Ces messages API et DPI contiennent entre autres les TOBT, TSAT, les différentes TTOT ainsi que des données sur les vols en rotation et les ressources aéroportuaires.

Le NMOC prendra en compte les TTOT calculées par la GLD pour actualiser le profil des vols dans ses systèmes.

Avec l'introduction des messages P-DPI, des nouvelles valeurs dans les messages DPI et des messages G-API échangés avec les systèmes du NMOC, le réseau ATFM peut être affecté avant le début du process A-CDM (EOBT-3HR) et ce jusqu'à 48HR avant l'EOBT, et ces données peuvent être utilisées à des fins de gestion de l'ATFM.

22413 COORDINATION WITH THE NETWORK

Nice Airport is directly connected to NMOC. A permanent and fully automatic data exchange between the Airport and NMOC was established via flight data update messages.

This data transfer will enable highly accurate early predictions of landing and departure times, allowing thus a more accurate and efficient calculation of slot allocation.

In sequenced /nominal mode, updating the TOBT and therefore EOBT according to TOBT is entirely beneficial for airlines which benefit from a more optimised calculation of the CTOT.

This communication is done via the following messages:

Messages sent by NMOC to NICE Airport via Publish and Subscribe Service:

- Flight Plan Messages
- Flight Data Messages

Messages sent by NICE Airport to the NMOC for arrival flights:

- General Arrival Planning Information Messages (G-API) - up to 48 hours before the flight

Messages sent by NICE Airport to the NMOC for departure flights:

- Predicted Departure Planning Information Messages (P-DPI) - up to 48 hours before the flight
- Early Departure Planning Information Messages (E-DPI)
- Target Departure Planning Information Messages (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information Messages (A-DPI)
- Cancel Departure Planning Information Messages (C-DPI)

Basic Network Operations procedures continue to apply.

These DPI and API messages include TOBT, TSAT, TTOT as well as information on the arrival or departure flights and airport resources.

The Network Operation will consider these TTOT when updating flight profile in its system.

With the introduction of P-DPI and G-API messages exchanged with NM Systems, those messages may impact the ATFM Network earlier than the start of A-CDM (EOBT -3HR) and up to 48HR before EOBT, and these data may be used for air traffic flow management (ATFM) purposes.

22414 SOBT ET EOBT

A la réception du plan de vol (au moins 3 heures avant l'EOBT selon les règles NMOC), l'EOBT et la SOBT doivent être cohérentes :

- L'EOBT doit répondre à la contrainte suivante : EOBT > SOBT.

Dans le cas contraire :

A TOBT - 40 min :

Si l'EOBT n'est pas supérieure ou égale à la SOBT, la TSAT ne sera pas diffusée, le statut DE-SEQ sera affiché dans le portail CDM, l'autorisation de mise en route ne sera donnée et le vol ne pourra pas décoller.

Après TOBT - 40 :

22414 SOBT AND EOBT

On reception of the flight plan (at least 3 hours before EOBT according to the NMOC rules), EOBT and SOBT must be consistent :

- EOBT must comply with the following constraint : EOBT > SOBT.

Otherwise :

At TOBT - 40 min :

If EOBT is not later or equal to SOBT, TSAT won't be displayed, the status DE-SEQ will be displayed in the CDM portal, Startup approval won't be granted and the flight won't take-off.

After TOBT - 40 min :

19 MAR 2026

Dans le cas où la contrainte $EOBT \geq SOBT$ avait été initialement respectée (la TSAT a été diffusée) mais que la SOBT ou l'EOBT ont été mises à jour et que l'EOBT n'est plus supérieure ou égale à la SOBT, la TSAT sera effacée, le statut DE-SEQ sera affiché dans le portail CDM, l'autorisation de mise en route ne sera pas donnée et le vol ne pourra pas décoller.

Une fois que la contrainte $EOBT \geq SOBT$ se vérifiera, la TSAT sera diffusée et l'autorisation de mise en route sera donnée. Le vol pourra donc procéder à la procédure départ pour décoller.

Dans le cas où l'EOBT n'est pas supérieure ou égale à la SOBT, les opérations de la compagnie doivent déposer un nouveau plan de vol afin que $EOBT \geq SOBT$.

22415 TOBT

La TOBT est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc :

- portes closes
- passerelles enlevées
- push-back disponible (si nécessaire)
- avion prêt à rouler (nose-out)/repousser dès autorisation (nose-in)
- équipage prêt

La TOBT doit être mise à jour localement sur la plateforme, par conséquent, le responsable de la TOBT d'un vol est la compagnie d'assistance en escale.

Elle la transmet au système GLD de l'ACA.

Le système GLD de l'ACA calcule dans un premier temps une TOBT automatique basée sur la meilleure heure de départ connue à un moment donné (SOBT, EOBT, ELDT, EIBT, ALDT, AIBT...).

Après l'arrivée au parking, les assistants aéroportuaires devront actualiser cette TOBT via le portail CDM (<https://cdm.nce.aero>) en fonction du déroulé des opérations d'escale, le but étant d'affiner l'heure cible de départ parking du vol.

La TOBT est calculée automatiquement jusqu'à l'AIBT à moins qu'une mise à jour ait été faite manuellement par l'assistant dans le portail CDM. Dans ce cas-là, le calcul automatique est interrompu.

Une nouvelle TOBT doit être émise par les assistants dès qu'ils ont connaissance d'un retard ou d'une amélioration par rapport à la TOBT initiale.

En cas d'amélioration, il est possible d'avancer la TOBT jusqu'à la limite de l'EOBT-10 min.

En cas de retard, il est possible de retarder la TOBT jusqu'à EOBT+15 min.

La TOBT ne peut pas être plus tôt que SOBT-10 min.

Toute nouvelle TOBT doit être au minimum supérieure à l'heure courante. L'émission de la TOBT doit se faire au plus tard avant la dernière valeur de TOBT en vigueur pour que le vol reste dans la séquence.

Il n'y a pas de limitation du nombre de TOBT saisies pour un même vol.

Il reste toujours obligatoire, pour tous les vols, de mettre à jour le plan de vol par un message DLA lorsque la TOBT est plus tard que EOBT+15 min ($TOBT > EOBT + 15$).

En cas de TOBT plus tôt que EOBT-10 ($TOBT < EOBT - 10$), la compagnie devra annuler le plan de vol et en déposer un nouveau.

En cas d'écart entre la TOBT et l'EOBT de plus de 15 minutes, une alerte sera générée et affichée dans le portail CDM.

Il faut toutefois souligner la différence de gestion des TOBT et des plans de vol :

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

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

La compagnie doit continuer de gérer :

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

22416 TSAT

In the case the constraint $EOBT \geq SOBT$ was initially respected (TSAT was displayed) and after EOBT or SOBT update EOBT is no more later or equal to SOBT, TSAT will be deleted, the status DE-SEQ will be displayed in the CDM portal, startup approval won't be granted and the flight won't take-off.

Once the constraint $EOBT \geq SOBT$ will be respected, TSAT will be displayed, startup approval will be granted and the flight will be able to follow the departure process to take-off.

In the case EOBT is not later or equal to SOBT, Airline OCC must file a new flight plan so that $EOBT \geq SOBT$.

22415 TOBT

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

- doors closed
- jetway removed
- push-back available (if required)
- aircraft ready to taxi (nose-out)/be pushed back (nose-in) when cleared to do so
- crew ready

The TOBT must be locally updated on the platform, consequently the person responsible for the TOBT of a flight is the ground handler.

The TOBT is therefore input in ACA PDS system by the ground handler. ACA PDS system initially calculates an automatic TOBT based on the best-known time at a given moment (SOBT, EOBT, ELDT, EIBT, ALDT, AIBT, etc.) etc..

After the In Block event, via Nice CDM portal (<https://cdm.nce.aero>), the ground handler will have to update this TOBT according to the turnaround process.

This will allow to estimate the target off block time in a more reliable way.

The TOBT is automatically calculated until AIBT, unless it was manually updated by the ground handler via the CDM Portal.

A new TOBT must be issued by ground handler as soon as they identify a delay or an improvement regarding the previous TOBT.

In case of an improvement, the TOBT can be moved forward until EOBT-10 min and not earlier.

In case of delay, TOBT can be delayed until EOBT+15min and not later. TOBT cannot be earlier than SOBT-10min.

Any new TOBT must be later than the current time.

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

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

For all flights, it is still mandatory to update the flight plan by a DLA message when TOBT is later than EOBT+15min ($TOBT > EOBT + 15 \text{ min.}$).

In case TOBT is earlier than EOBT-10 ($TOBT < EOBT - 10$), airline will have to cancel the flight plan and refile a new one.

If there is a difference of more than 15 minutes between the TOBT and EOBT, an alarm is triggered and displayed on Nice CDM Portal.

However, it must be emphasized that the TOBTs and flight plans are managed differently :

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

- It is therefore important that each airline manages its own procedure for flight plan updating according to TOBT changes.

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

The airline must still manage:

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

22416 TSAT

La TSAT est l'heure cible de mise en route. Elle est calculée par le système GLD en tenant compte de la capacité départ disponible sur l'aéroport, des TOBT et des CTOT attribuées par le NMOC.

La TSAT est l'heure à laquelle un appareil doit demander et obtenir son autorisation de mise en route. Une TSAT est calculée pour tout vol programmé, dont le départ est prévu dans les 40 minutes à venir.

Afin d'optimiser la séquence de départ bloc, la TSAT est calculée en permanence et peut être améliorée ou retardée à tout moment. La TSAT a une fenêtre de validité de -5 / +5 min. Un vol peut être sorti de la séquence (bloqué) s'il ne respecte pas sa TSAT. Dans ce cas, sa TSAT n'est plus valable et le vol n'est plus autorisé à partir (la TSAT n'est plus actualisée).

Le re-séquencement d'un vol ne se fera qu'après la saisie d'une nouvelle TOBT par l'assistant dans le portail CDM, en découlera une nouvelle TSAT.

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

Pour les vols programmés hors compagnies TAXI.

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

Pour les vols non programmés y compris pour les compagnies TAXI :

- Vol n'ayant pas eu sa clairance départ à TSAT + 2 min,
- Vol n'ayant pas eu d'autorisation de mise en route (ASAT) à TSAT + 5,
- Vol n'ayant pas quitté le point de stationnement (AOBT) à TSAT + 7,
- Vol suspendu par le NMOC pour cause, par exemple, de terrain de destination fermé.

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

TSAT is the target start-up time. It is calculated by the PDS system taking into account available departure capacity at the airport, the TOBTs of other flights and the slots provided by the NMOC.

The TSAT is the time at which an aircraft must request and obtain the Start-up Approval. A TSAT is calculated for all scheduled flights with a departure time in the next 40 minutes.

To optimize the off-block departure sequence, TSAT is continuously calculated and can be moved forward or back at any time. The TSAT has a validity window of -5 / +5 min. A flight can be removed from the sequence (blocked) if it does not comply with its TSAT. In this case, the TSAT is no longer valid and the flight is no longer cleared for departure (the TSAT is no longer updated).

A flight is only re-sequenced once a new TOBT has been updated in the CDM portal by the ground handler, resulting in a new TSAT.

The conditions for a flight to be blocked by the PDS system are the following :

For Scheduled flights excluding TAXI airlines.

- Flight has not received departure clearance at TSAT + 2 min,
- Flight has not received start-up clearance at TSAT + 5 min,
- Flight has not left its stand (AOBT) at ASAT + 5 min,
- Flight suspended by the NMOC due to, for example, closure of the destination airfield.

For non-scheduled flight including TAXI airlines :

- Flight has not received departure clearance at TSAT + 2 min,
- Flight has not received start-up clearance at TSAT + 5 min,
- Flight has not left its stand (AOBT) at TSAT + 7 min,
- Flight suspended by the NMOC due to, for example, closure of the destination airfield.

Provided that the ground handling agent reports a change in TOBT before the TSAT expires, the flight is sequenced according to the new TOBT received.

22417 PROCEDURE DE DEPART AVEC L'ORGANISME ATS EN MODE SEQUENCE

224171 Communication des TOBT et TSAT

Les TOBT et TSAT de chaque vol sont accessibles :

- Via l'assistant aéroportuaire,
- Via le portail CDM : <https://cdm.nce.aero> accessible via PC, smartphone ou tablette. Une interface a été développée spécifiquement pour les pilotes : pas d'identifiant / mot de passe, seul le CallSign est indispensable pour s'y connecter.

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

224172 Procédure de départ avec l'Organisme ATS en mode séquence pour les vols programmés hors compagnies taxi

224171 Mise en route en mode séquencé vols programmés hors compagnies TAXI

- Clairance départ :

- 'ti' : 15 minutes
- 'tt' : 3 minutes
- 't1' : 3 minutes

Le pilote doit contacter par radio le PREVOL ou envoyer un message RCD (Request for Departure Clearance Downlink) pour demander sa Clairance Départ à partir de TOBT - 15 min.

L'Organisme ATS lui transmettra alors les éléments de la Clairance Départ, et demandera au pilote de rappeler prêt au départ.

Si l'appel a lieu trop tôt, le PREVOL demandera de rappeler à partir de TOBT - 15 min.

Dans le cas d'un RCD, il n'y aura pas de réponse ACARS avant TOBT - 15 min.

Si le pilote appelle ou envoie un RCD trop tard (à partir de TSAT + 2 min), le vol sera bloqué par la GLD et la clairance lui sera refusée.

Le vol ne pourra pas décoller tant qu'il ne sera débloqué.

Pour débloquer le vol, l'assistant devra saisir une nouvelle TOBT (coordonnée avec le pilote) dans le portail CDM ce qui permettra le calcul d'une nouvelle TSAT.

22417 DEPARTURE PROCEDURE WITH THE ATS UNIT IN SEQUENCED MODE

224171 TOBT and TSAT communication

The TOBT and TSAT for each flight are known :

- Via the ground handler,
- Via the CDM portal : <https://cdm.nce.aero> reachable via computers, smartphones or tablets. A pilot specific interface is also provided : no login nor password are needed, only the CallSign is requested for connexion.

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

224172 Departure procedure with the ATS unit in sequenced mode for scheduled flights excluding taxi airlines

224171 Start-up in sequenced mode for scheduled flights excluding TAXI airlines

- Departure clearance :

- 'ti' : 15 minutes
- 'tt' : 3 minutes
- 't1' : 3 minutes

The pilot must contact DELIVERY by radio or send an RCD (Request for Departure Clearance Downlink) to request Departure Clearance from TOBT -15 min.

The ATS unit will then send the pilot the Departure Clearance information, and ask the pilot to call back when ready to depart.

If the pilot calls too early, DELIVERY will ask the pilot to call back from TOBT -15 min.

In the case of an RCD, there will be no ACARS reply before TOBT -15 min.

If the pilot calls or sends an RCD too late (from TSAT + 2 min), the flight will be blocked by the PDS system and clearance will be refused.

The flight won't take off until it is unblocked.

To unblock the flight, the ground handler will have to update TOBT (coordinated with the pilot) in the CDM portal. Then a new TSAT will be calculated.

19 MAR 2026

- Clairance de Mise en route (ASAT)
Le pilote doit s'assurer que le transpondeur est allumé avant de faire la demande de mise en route.
Le pilote appelle le PREVOL entre TSAT-5 et TSAT+5 pour obtenir sa clairance de mise en route. Le PREVOL autorise alors la mise en route et transfère le pilote sur la fréquence SOL.
Si l'appel intervient après TSAT + 5 min, le vol sera bloqué par le GLD et la clairance lui sera refusée. Le vol ne pourra pas décoller tant qu'il ne sera débloquenté.
Pour débloquenter le vol, l'assistant devra saisir une nouvelle TOBT (coordonnée avec le pilote) dans le portail CDM ce qui permettra le calcul d'une nouvelle TSAT. .
N.B : Si un pilote a un doute quant à sa TSAT, il doit contacter son assistant pour connaître sa TSAT courante.
- 224722** Repoussage en mode séquencé pour les vols programmés hors compagnies TAXI
L'autorisation de repoussage (ou de roulage pour les autonomes) est obtenue sur la fréquence SOL à partir de l'ASAT et en étant prêt à repousser / quitter le bloc. L'autorisation de repoussage / début de roulage est valable 1 minute.
Le repoussage / début de roulage doit donc démarrer très rapidement après l'autorisation. Le vol s'expose à être bloqué par l'Organisme ATS et à refaire la totalité de la procédure départ s'il ne respecte pas cette règle.
Si le départ bloc n'a pas lieu 5 min après l'autorisation de mise en route, (ASAT + 5 min), le vol sera bloqué par le GLD. Le vol ne pourra pas décoller tant qu'il ne sera pas débloquenté. Pour débloquenter le vol, l'assistant devra saisir une nouvelle TOBT (coordonnée avec le pilote) dans le portail CDM ce qui permettra le calcul d'une nouvelle TSAT.
- 224723** Procédure de départ avec l'Organisme ATS en mode séquence pour les vols non programmés y compris les compagnies taxi
- 224731** Mise en route en mode séquencé vols non programmés y compris les compagnies TAXI
- Clairance départ :
Le pilote doit contacter par radio le PREVOL ou envoyer une demande RCD (Request for Departure Clearance Downlink) pour demander sa Clairance Départ à partir de TOBT - 15 min. L'Organisme ATS lui transmettra alors les éléments de la Clairance Départ et demandera au pilote de rappeler prêt au départ.
Si l'appel a lieu trop tôt, le PREVOL demandera de rappeler à partir de TOBT - 15 min.
Dans le cas d'un RCD, il n'y aura pas de réponse ACARS avant TOBT - 15 min.
Si le pilote appelle ou envoie un RCD trop tard (à partir de TSAT + 2 min), le vol sera bloqué par le GLD et la clairance lui sera refusée. Le vol ne pourra pas décoller tant qu'il ne sera pas débloquenté.
Pour débloquenter le vol, l'assistant devra saisir une nouvelle TOBT (coordonnée avec le pilote) dans le portail CDM ce qui permettra le calcul d'une nouvelle TSAT.
- Clairance de Mise en route (ASAT) :
Le pilote doit s'assurer que le transpondeur est allumé avant de faire la demande de mise en route.
Le pilote appelle le PREVOL entre TSAT - 5 et TSAT + 5 pour obtenir sa clairance de mise en route. Le PREVOL autorise alors la mise en route et transfère le pilote sur la fréquence SOL.
Si l'appel intervient après TSAT + 5 min, le vol sera bloqué par le GLD et la clairance lui sera refusée. Le vol ne pourra pas décoller tant qu'il ne sera pas débloquenté.
Pour débloquenter le vol, l'assistant devra saisir une nouvelle TOBT (coordonnée avec le pilote) dans le portail CDM ce qui permettra le calcul d'une nouvelle TSAT.
N.B : Si un pilote a un doute quant à sa TSAT, il doit contacter son assistant pour connaître sa TSAT courante.
- 224732** Repoussage en mode séquencé pour les vols programmés hors compagnies TAXI
L'autorisation de repoussage (ou de roulage pour les autonomes) est obtenue sur la fréquence SOL à partir de TSAT-5 et en étant prêt à repousser / quitter le bloc. L'autorisation de repoussage/début de roulage est valable 1 minute.
Le repoussage / début de roulage doit donc démarrer très rapidement après l'autorisation. Le vol s'expose à être bloqué par l'Organisme ATS et à refaire la totalité de la procédure départ s'il ne respecte pas cette règle.
Si le départ bloc n'a pas lieu 7 min après la TSAT (TSAT + 7), le vol sera bloqué par le GLD. Le vol ne pourra pas décoller tant qu'il ne sera pas débloquenté.
- Start-up clearance (ASAT)
Pilots have to make sure that transponder is operative before the startup request.
The pilot calls DELIVERY between TSAT-5 and TSAT + 5 to obtain start-up clearance. DELIVERY then gives start-up clearance and transfers the pilot to the GROUND frequency.
If the call is made after TSAT + 5 min, the flight will be blocked by the PDS system and clearance refused. The flight won't take off until it is unblocked.
To unblock the flight, the ground handler will have to update TOBT (coordinated with the pilot) in the CDM portal. Then a new TSAT will be calculated.
Note: If a pilot has any doubt regarding his/her TSAT, he/she must contact the ground handling agent to obtain his/her current TSAT.
- 224722** Push-back in sequenced mode for scheduled flights excluding TAXI airlines
Push-back (or taxiing) approval is given on the Ground frequency from ASAT, the aircraft being ready for push-back / to leave the block. Push-back / start of taxiing clearance is valid for 1 minute.
Push-back / taxiing must therefore begin promptly once clearance is given. The flight may be blocked by the ATS unit and have to repeat the entire departure procedure if it does not comply with this rule.
If off-block departure has not been performed within 5 minutes of start-up clearance being received, (ASAT + 5), the flight will be blocked by the PDS system. The flight won't take off until it is unblocked. To unblock the flight, the ground handler will have to update TOBT (coordinated with the pilot) in the CDM portal. Then a new TSAT will be calculated.
- 224723** Departure procedure with the ATS unit in sequenced mode for non scheduled flights including taxi airlines
- 224731** Start-up in sequenced mode for non-scheduled flights including TAXI airlines
- Departure clearance :
The pilot must contact DELIVERY by radio or send an RCD (Request for Departure Clearance Downlink) to request Departure Clearance from TOBT -15 min. The ATS unit will then send the pilot the Departure Clearance information, and ask the pilot to call back when ready to depart.
If the pilot calls too early, DELIVERY will ask the pilot to call back from TOBT -15 min.
In the case of an RCD, there will be no ACARS reply before TOBT -15 min.
If the pilot calls or sends an RCD too late (from TSAT + 2 min), the flight will be blocked by the PDS system and clearance will be refused. The flight won't take off until it is unblocked.
To unblock the flight, the ground handler will have to update TOBT (coordinated with the pilot) in the CDM portal. Then a new TSAT will be calculated.
- Start-up clearance (ASAT) :
Pilots have to make sure that transponder is operative before the startup request.
The pilot calls DELIVERY between TSAT - 5 and TSAT + 5 to obtain start-up clearance. DELIVERY then gives start-up clearance and transfers the pilot to the GROUND frequency.
If the call is made after TSAT + 5 min, the flight will be blocked by the PDS system and clearance refused. The flight won't take off until it is unblocked.
To unblock the flight, the ground handler will have to update TOBT (coordinated with the pilot) in the CDM portal. Then a new TSAT will be calculated.
Note : If a pilot has any doubt regarding the TSAT, he must contact the ground handling agent to obtain the current TSAT.
- 224732** Push-back in sequenced mode for non-scheduled flights including TAXI airlines
Push-back (or taxiing) approval is given on the Ground frequency from TSAT-5, the aircraft being ready for push-back / taxi.
The push-back / taxi clearance is valid for 1 minute.
Push-back / taxiing must therefore begin promptly once clearance is given. The flight may be blocked by the ATS unit and have to repeat the entire departure procedure if it does not comply with this rule.
If off-block departure has not been performed within 7 minutes after the TSAT (TSAT + 7), the flight will be blocked by the PDS system. The flight won't take off until it is unblocked.

Pour débloquer le vol, l'assistant devra saisir une nouvelle TOBT (coordonnée avec le pilote) dans le portail CDM ce qui permettra le calcul d'une nouvelle TSAT.

To unblock the flight, the ground handler will have to update TOBT (coordinated with the pilot) in the CDM portal. Then a new TSAT will be calculated.

22418 PROCEDURE DEPART EN MODE NON SEQUENCE

22418 DEPARTURE PROCEDURE IN NON-SEQUENCED MODE

224181 Communication des heures de départ bloc

En cas d'impossibilité technique ou opérationnelle d'utiliser la séquence de départs bloc calculée par la GLD, l'aéroport peut être amené à passer la gestion des départs en mode non séquencé.

Un affichage d'alerte est diffusé dans la séquence accessible dans le portail CDM : <https://cdm.nce.aero>

Dans ce mode, le calcul automatique de la séquence de départs bloc n'est plus appliqué, mais une procédure départ de même type continue à être appliquée manuellement. Les TOBT doivent toujours être mises à jour par les compagnies, ainsi que les EOBT des plans de vol en fonction de ces TOBT.

L'Organisme ATS calculera une heure de départ bloc, confirmée sur la fréquence PREVOL lors de l'appel à TOBT -15 min. Cette heure correspond à :

- EOBT du plan de vol pour un vol non régulé
- COBT (Calculated Off-Block Time = CTOT - forfait temps de roulage local) pour un vol régulé.

224181 Communicating off-block departure time

If a technical or operational issue makes it impossible to use the off-block departure sequence calculated by the GLD system, the airport may have to switch departure management to non-sequenced mode.

A warning is displayed in the sequence, which can be accessed on the CDM portal : <https://cdm.nce.aero>

In this case, TSAT display on the DMAN will be suspended. In this mode, the off-block departure sequence is no longer automatically calculated, but a similar departure procedure continues to be applied manually. TOBTs must still be updated by airlines, as must the flight plan EOBTs dependent on these TOBTs.

The ATS unit will calculate an off-block departure time which will be confirmed on the DELIVERY frequency when called at TOBT -15 min. This time corresponds to:

- Flight plan EOBT for a non-regulated flight
- COBT (Calculated Off-Block Time = CTOT - local default taxiing time) for a regulated flight.

224182 Mise en route en mode non séquencé

- Clairance Départ

La clairance départ sera délivrée sur la fréquence PREVOL ou via ACARS. Le pilote doit contacter le PREVOL ou envoyer une RCD pour demander sa clairance départ à TOBT -15 min.

L'Organisme ATS lui transmettra alors les éléments de la Clairance Départ et demandera au pilote de rappeler prêt au départ.

Si l'appel a lieu beaucoup trop tôt, le PREVOL lui indiquera de rappeler à TOBT -15 min. Dans le cas d'un RCD, il n'y aura pas de réponse ACARS avant TOBT -15 min.

- Clairance de Mise en Route :

Le pilote doit s'assurer que le transpondeur est allumé avant de faire la demande de mise en route.

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

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

224182 Start-up in non-sequenced mode

- Departure clearance

Departure clearance will be given on the DELIVERY frequency or via ACARS. The pilot must contact DELIVERY or send an RCD to request departure clearance at TOBT -15 min.

The ATS unit will then send the pilot the Departure Clearance information and ask the pilot to call back when ready to depart.

If the pilot calls too early, DELIVERY will ask the pilot to call back at TOBT -15 min. In the case of an RCD, there will be no ACARS reply before TOBT -15 min.

- Start-up clearance :

Pilots have to make sure that transponder is operative before the startup request.

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

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

224183 Repoussage en mode non séquencé

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

L'autorisation de repoussage est valable 1 minute.

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

224183 Push-back in non-sequenced mode

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

Push-back clearance is valid for 1 minute.

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

22.42 Itinéraires normalisés de départ aux instruments (SID)

22.42 Standard Instrument Departure Routes (SID)

22421 Les itinéraires normalisés de départ aux instruments figurent sur les cartes AD 2 LFMN SID. Sauf autorisation contraire de l'approche, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.

22421 The Standard Instrument Departure Routes are shown on charts AD 2 LFMN SID. Except otherwise cleared by the Approach Center, aircraft shall comply with the requirements specified for each SID. If it is not possible, the pilot shall inform the ATC unit on the first contact.

22422 Départs RNAV

La spécification de navigation requise est la RNAV 1.

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

Dans ce cas, l'équipage doit s'assurer, avant l'alignement que la précision de la position fournie par le système de navigation est meilleure que 0.17 NM par rapport à une position connue (ex : seuil de piste). Cela peut-être réalisé au moyen d'une fonction de recalage du système de navigation (ex : FMS) automatique (fonction "Automatic runway update") ou manuelle. Les SID "A" ou "X" sont préférentiels. Les SID "C", "Z" et "P" (haute performance) sont sur demande au PREVOL.

En l'absence de la capacité "RNAV" requise, le pilote doit s'annoncer "Non RNAV" à la demande de mise en route.

22422 RNAV Departures

The required navigation specification is RNAV1.

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

In this case, the crew must be sure before lining-up, that the precision of the position provided by the navigation system is better than 0.17 NM in comparison with a known position (ex. runway threshold). This may be done by means of the function "automatic runway update" or done manually. SID named with letter "A" and "X" are preferential. SID named with letter "C", "Z" and "P" (high performance) are on pilot's request at DELIVERY.

In the absence of the required RNAV capacity, the pilot should announce "Non RNAV" at the requested start up.

22423 Phraséologie

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

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

22424 Particularités départ

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

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

22.4.3 Départ omnidirectionnel

Pour optimiser la gestion des départs et pour l'usage des vols non capables RNAV 1, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné ou le point de sortie de la CTA / TMA prévu au plan de vol.

Clairance avant décollage :

- Décollage RWY 04L-04R, à 400 ft tourner à droite au cap "spécifié" en montée vers le niveau "assigné".
 - Décollage RWY 22L-22R, à 500 ft tourner à gauche au cap "spécifié" en montée vers le niveau "assigné".
- Le secteur défini de départ est compris entre le cap magnétique 105° et le cap magnétique 180°.
- Nuisances : appliquer les procédures moindre bruit (voir AD 2 LFMN ENV).
 - Vitesse : FL < 100 : MAX IAS 250 kt.
 - Pentes ATS : 7% jusqu'au FL 100. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route.
 - Pente théorique de montée, voir description des SID.
 - Protégés pour senseur GNSS ou DME/DME/IRU.

22.4.4 Vols non capables RNAV 1

Le pilote d'un aéronef non capable de suivre un SID RNAV 1 doit appliquer la procédure suivante : Préciser PLN case 15 : DCT XXXXX (point de sortie CTA / TMA correspondant à un SID RNAV publié). Il doit le signaler au PREVOL et s'attendre à un départ omnidirectionnel (voir 4.3) suivi d'un guidage radar vers le point choisi. Ne pas faire de demande de clairance par ACARS.

22.4.5 Vols à destination de Cannes (LFMD) ou St Tropez (LFTZ) :

Ne pas faire de demande de clairance par ACARS

Écrire dans la case 15 du FPL :

- à destination de Cannes : DCT OBOTA
- à destination de St Tropez : DCT STP

22.5 ITINÉRAIRES DE TRANSIT

Les itinéraires de transit sont définis sur la carte AD 2 LFMN ARC. Les transits ne sont pas autorisés dans la CTA et dans la TMA en dessous du FL 140 à l'exception de l'AWY A3.

22.6 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

22.6.1 Départ

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

En IMC :

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

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

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

22423 Phraseology

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

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

22424 Specificities on departure

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

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

Strictly follow the initial departure flightpath and the published altitudes.

22.4.3 Omnidirectional departure

To optimize the management of the departures or if not RNAV 1 capable, there is a published omnidirectional departure which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID or the CTA / TMA exit point specified on FPL.

Clearance before take-off :

- Take-off RWY 04L-04R : at 400 ft turn right on the given heading and climb to the assigned FL.
 - Take-off RWY 22L-22R : at 500 ft turn left on the given heading and climb to the assigned FL.
- The defined departure sector is between MAG 105° and MAG 180°.
- Noise restriction : comply with the low noise procedures (see AD 2 LFMN ENV).
 - Speed : FL < 100 : MAX IAS 250 kt.
 - ATS climb gradient : 7% up to FL 100. In case of impossibility, the pilot must inform the ATC unit upon requesting the starting clearance.
 - Theoretical climb gradient, see SID description.
 - Protected for GNSS or DME/DME/IRU sensor.

22.4.4 Flights not RNAV 1 capable

If not RNAV 1 capable, the pilot must comply with the following procedure : Write in FPL item 15 : DCT XXXXX (one of the exit point of a published RNAV SID from LFMN). He must advise DELIVERY and expect a multidirectional departure (see 4.3) followed by radar vectoring. Do not use ACARS for departure clearance.

22.4.5 Flights with destination to Cannes (LFMD) or St Tropez (LFTZ) :

Do not use ACARS for departure clearance.

Write in FPL item 15 :

- to Cannes : DCT OBOTA
- to St Tropez : DCT STP

22.5 TRANSIT ROUTES

The transit routes are defined on chart AD 2 LFMN ARC. Transit flights are not authorized in the CTA and the TMA below FL 140 except AWY A3.

22.6 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

22.6.1 Departure

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

In IMC :

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

Multidirectional departure : climb up to FL 100 along specified heading, then fly towards the first point of the planned route climbing up to the minimum en route safety altitude.

Note : if the last assigned level is not consistent with the minimum safety altitude, climb to the cruising level.

22.6.2 Arrivée

Consignes en cas de panne de radiocommunication avant le IAF :

- Afficher 7600.
- Suivre la STAR PLN ou autorisée. En cas de guidage radar rejoindre la STAR initiale en respectant les altitudes de sécurité.
- Respecter les contraintes de niveau et de vitesse publiées.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau de vol assigné pour lequel il y a eu accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut le niveau le plus élevé de l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
. HAP,
. Heure d'entrée dans l'attente plus 10 minutes.
- Puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'au FL 080 (IAF MUS) ou FL 070 (IAF NERAS).
- Quitter l'IAF à ce niveau pour exécuter la procédure d'approche reçue à l'ATIS ou de Nice Approche. En cas de panne sans connaissance de la procédure en service, exécuter la procédure ILS Y, RNP Y, ou RNP Z en piste 04 ou la procédure RNP D ou RNP Z en piste 22.

Consignes en cas de panne de radiocommunication après le IAF en fonction de la procédure en service :

- Afficher 7600.
- Maintenir l'altitude assignée 2 minutes si elle est compatible avec l'altitude de sécurité et votre position par rapport à l'IF de la procédure.
- Rejoindre et exécuter la procédure publiée en privilégiant les points ci-dessous.
- RNP A 04L-04R :
- Si IAF MUS, direct MN140.
- Si IAF NERAS, direct MN150.
- RNP Y/Z 04L :
- Si IAF MUS, direct LEMPU.
- Si IAF NERAS, direct MN450.
- RNP Y/Z 04R :
- Si IAF MUS, direct RAPOT.
- Si IAF NERAS, direct MN450.
- RNP D/Z 22L-22R :
- Direct SOTOX.

Panne Radio suivie d'une API :

Effectuer la procédure de dégagement de la CTA / TMA ou effectuer la procédure d'approche interrompue jusqu'à NERAS pour préparer et exécuter à partir de ce point une procédure ILS Y, RNP Y ou RNP Z en piste 04, ou une approche RNP D ou RNP Z en piste 22.

Procédure de dégagement de la CTA / TMA : effectuer la procédure API jusqu'à NERAS puis quitter à 3000 ft la TMA NICE sur le R 116 AZR (116°) pour rechercher les conditions VMC sur la Méditerranée.

22.6.2 Arrival

Instructions in case of radio communication failure before the IAF :

- Set transponder to 7600.
- Follow the PLN STAR or the authorized STAR. In case of radar vectoring, rejoin the initial STAR while observing safety altitudes.
- Comply with published altitude and speed constraints.
- Proceed to the IAF at the last assigned flight level for which acknowledgment was received, if it is usable in the holding pattern; otherwise, use the highest level of the holding.
- Hold at that level until the latest of the following :
. EAT,
. Arrival time in the holding pattern plus 10 minutes.
- Then descent in the holding pattern to FL 080 (IAF MUS) or FL 070 (IAF NERAS).
- Leave the IAF at this level to execute the approach procedure received via the ATIS or from Nice Approach. In case of failure without knowledge of the procedure in use, execute the ILS Y, RNP Y or RNP Z approach for runway 04, or the RNP D or RNP Z approach for runway 22.

Instructions in case of radio communication failure after the IAF depending on the procedure in use :

- Set transponder to 7600.
- Maintain the assigned altitude for 2 minutes if it is compatible with safety altitude and your position relative to the IF of the procedure.
- Join and execute the published procedure, giving priority to the following points.
- RNP A 04L-04R :
- If IAF is MUS, proceed direct to MN140.
- If IAF is NERAS, proceed direct to MN150.
- RNP Y/Z 04L :
- If IAF is MUS, proceed direct to LEMPU.
- If IAF is NERAS, proceed direct to MN450.
- RNP Y/Z 04R :
- If IAF is MUS, proceed direct to RAPOT.
- If IAF is NERAS, proceed direct to MN450.
- RNP D/Z 22L-22R :
- Proceed direct to SOTOX

Radio failure followed by a missed APCH :

Perform the CTA/TMA exit procedure or carry out the missed approach procedure up to NERAS to prepare and execute from that point an ILS Y, RNP Y or RNP Z procedure for runway 04, or a RNP D or RNP Z approach for runway 22.

CTA / TMA clearing procedure : carry out the missed APCH procedure until NERAS then leave at 3000 ft the NICE TMA, on R 116 AZR (116°) and attempt to fly VMC over the Mediterranean sea.

AD 2 LFMN.23

Renseignements supplémentaires Additional information

23.1 AÉRODROMES VOISINS

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

Conditions météorologiques d'approche à vue

- Pour les aéronefs multimoteurs et de jour :

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

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

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

- Pour tous les aéronefs et de nuit :

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

23.2 PERIL ANIMALIER

SR-30 à SS+30

23.3 RADIOCOMMUNICATION

23.3.1 Transferts de communication

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

23.3.2 Equipement 8.33 KHz

Aéronefs non équipés en 8.33 KHz.

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

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

23.4 ASSISTANCE OBLIGATOIRE

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

23.5 ÉQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DE TRAFIC

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

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

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

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

Limites latérales zone de traitement :

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

Limites verticales zone de traitement :

- plancher : SFC.
- plafond : FL 175.

23.1 NEIGHBOURING AERODROMES

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

Visual approach weather conditions.

- For multi-engines aircraft and day time :

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

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

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

- For all aircraft and in night time :

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

23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD

SR-30 to SS+30

23.3 RADIOCOMMUNICATION

23.3.1 Transfer of communication

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

23.3.2 8.33 KHz equipment

ACFT non 8.33 KHz equipped.

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

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

23.4 MANDATORY ASSISTANCE

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

23.5 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT

MSAW ground warning system (see AD 1.0).

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

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

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

Lateral limits of the processing area :

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

Vertical limits of the processing area :

- lower limit : SFC.
- upper limit : FL 175.

- à proximité immédiate de l'aéroport de NICE COTE D'AZUR :

->en QFU 04 : à l'exception de la RNP A VPT A, toutes les procédures finales sur les QFU 04 L et R sont surveillées jusqu'à 2.2 NM.

L'approche RNP A RWY 04L/R suivie de VPT A RWY 04L/R n'est pas surveillée de jour comme de nuit entre le MAPT et le seuil de piste.

-> en QFU 22 : ce service n'est pas rendu dans la CTR de NICE en dessous de 1500 pieds, sauf lorsque la RNP Z 22R/L est en service. Les approches RNP Z 22R/L sont alors surveillées jusqu'à 1.2 NM.

- in the close vicinity of NICE COTE D'AZUR airport :

->on QFU 04 : except for RNP A VPT A, all final approaches on QFU 04 L or R are monitored down to 2.2 NM.

RNP A RWY 04L/R approach followed by VPT A RWY 04L/R is not monitored during the day or night between MAPT and the runway threshold.

-> on QFU 22 : this service is not provided inside NICE CTR below 1500 feet, unless RNP Z 22R/L is in service. Then, final approaches RNP Z 22R/L are monitored down to 1.2 NM.

23.5 ÉQUIPEMENT DE DÉLIVRANCE DE CLAIRANCE DÉPART

Délivrance de clairance départ par DCL (ACARS) H24.

ACARS non utilisable pour les vols non RNAV 1 et les vols à destination de Cannes ou Saint-Tropez La Môle.

Équipement de surveillance du trafic :

1) AD équipé d'un radar primaire et secondaire (voir AD 1.0).

23.5 DEPARTURE CLEARANCE SUPPLY EQUIPMENT

Departure clearance data-link service (ACARS) H24.

Aircraft non RNAV 1 capable or flights destination LFMD or LFTZ : do not use ACARS for departure clearance.

Traffic surveillance equipment :

1) AD equipped with primary and secondary surveillance radar (see AD 1.0).

23.6 PLAN DE VOL

L'aéroport de NICE COTE D'AZUR 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.

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 aéroportuaire pour les plans de vol déposés, et de la cohérence des horaires du plan de vol avec les créneaux aéroportuaire 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 NICE COTE D'AZUR.

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

Coordonnées de COHOR :

Site web : www.cohor.org

E-mail : slots@cohor.org

TEL : +33(0)1 49 75 88 10

Adresse postale : 2 rue du Commandant Mouchotte

Bât. 522 ORLYTECH - 91550 PARAY VIEILLE POSTE

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

23.6 FLIGHT PLAN

NICE COTE D'AZUR airport is a coordinated airport within the meaning of the Community Regulation No 95/93 of 18 January 1993 as amended, designated as such by decree of the Minister responsible for civil aviation.

All landing and take-offs from this airport are subject to prior allocation of airport slots by the COHOR association.

COHOR is responsible for checking the existence of airport slots for the flight plans submitted and the consistency of the flight plan timings with the allocated airport slots and, when necessary, requesting EUROCONTROL to suspend a flight plan without a slot on arrival or departure from NICE COTE D'AZUR.

For a business or general aviation flight to or from NICE COTE D'AZUR, it is mandatory to fill in item 18 of the flight plan with the authorization number assigned by COHOR, in accordance with the instructions in AIP France ENR 1.10 (§1.10.4).

COHOR contact details :

Website : www.cohor.org

E-mail : slots@cohor.org

Phone : +33(0)1 49 75 88 10

Postal address : 2 rue du Commandant Mouchotte

Bât. 522 ORLYTECH - 91550 PARAY VIEILLE POSTE

SKED : Monday to Friday, from 0830 to 1730 (local time).

23.7 ADVANCED ATC TOWER

L'aéroport de Nice (ACA) est certifié Advanced ATC depuis le 19/12/2016. A ce titre il est directement relié au Network Manager Operation Center (NMOC).

L'Advanced ATC Tower repose sur le partage d'information entre le NMOC et l'Aéroport de Nice. NMOC envoie à ACA, via un B2B webservice, toutes les informations contenues dans le plan pour chaque vol IFR/GAT opérant sur Nice : Arrivée et départ, Aviation commerciale et Aviation générale. De la même manière, ACA envoie au NMOC, via des messages DPI, les heures réelles de départ bloc parking (AOBT) et les SID pour tous les vols au départ de Nice (Aviation commerciale et aviation générale), permettant ainsi au NMOC d'améliorer ses prévisions de trafic.

Les opérateurs aériens doivent s'assurer que les mises à jour des plans de vol soient déposées avant la demande de mise en route.

Les pilotes doivent s'assurer que le transpondeur est allumé avant que l'avion quitte son poste de stationnement.

Un vol pourrait être suspendu par le NMOC dans le cas exceptionnel d'un aéronef opérant un retour parking. Dès que la nouvelle heure de départ bloc parking est connue, le plan de vol doit être mis à jour par un message DLA précisant la nouvelle EOBT.

23.7 ADVANCED ATC TOWER

Nice Airport (ACA) is advanced ATC Tower since the 19th of December 2016. ACA is directly connected to the Network Manager Operation Center (NMOC).

Advanced ATC Tower is based on information sharing between NMOC and ACA. NMOC provides all the information of the flight plan to ACA via B2B webservice for all IFR/GAT flights operating on Nice airport: Arrivals and departures, commercial aviation and general aviation. ACA provides the actual off block time (AOBT) and SID for all departing flight to NMOC via DPI messages (commercial aviation and general aviation), allowing NMOC to improve its traffic count predictions.

Airline operators have to make sure that FPL updating will be filed before startup request.

Pilots have to make sure that transponder is operative before the aircraft leaves its stand.

A flight could be suspended by NMOC in the special case of an aircraft going back to apron. As soon as the new off-block time is known the FPL has to be updated by a DLA message giving the new EOBT.

23.8 INFORMATION DE CISAILLEMENT DE VENT AUX EQUIPAGES

Le phénomène de cisaillement de vent étant relativement fréquent à Nice, un dispositif de détection de ce phénomène est mis en place par Météo France sur l'aéroport. En cas de détection de phénomène de cisaillement dans les abords immédiats de l'aéroport, l'information est diffusée par ATIS et par l'ATC sur les fréquences de contrôle.

23.8 WIND SHEAR INFORMATION TO PILOTS

Wind shear event is quite frequent at Nice airport. Therefore, a system to detect the phenomenon has been implemented on the airfield by Météo France. If wind shear is detected in the immediate vicinity of the airport, the information is relayed to pilots via ATIS or control frequency by ATC.

23.9 CASH (Collaborative Aerodrome Safety Highlights)

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées "Collaborative Aerodrome Safety Highlights" sont disponibles à l'adresse suivante :

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/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 aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des SUP AIP.

23.9 CASH (Collaborative Aerodrome Safety Highlights)

For the preparation of flights, additional information called "Collaborative Aerodrome Safety Highlights" are available at :

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/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 SUP AIP.

AD 2 LFMN.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.

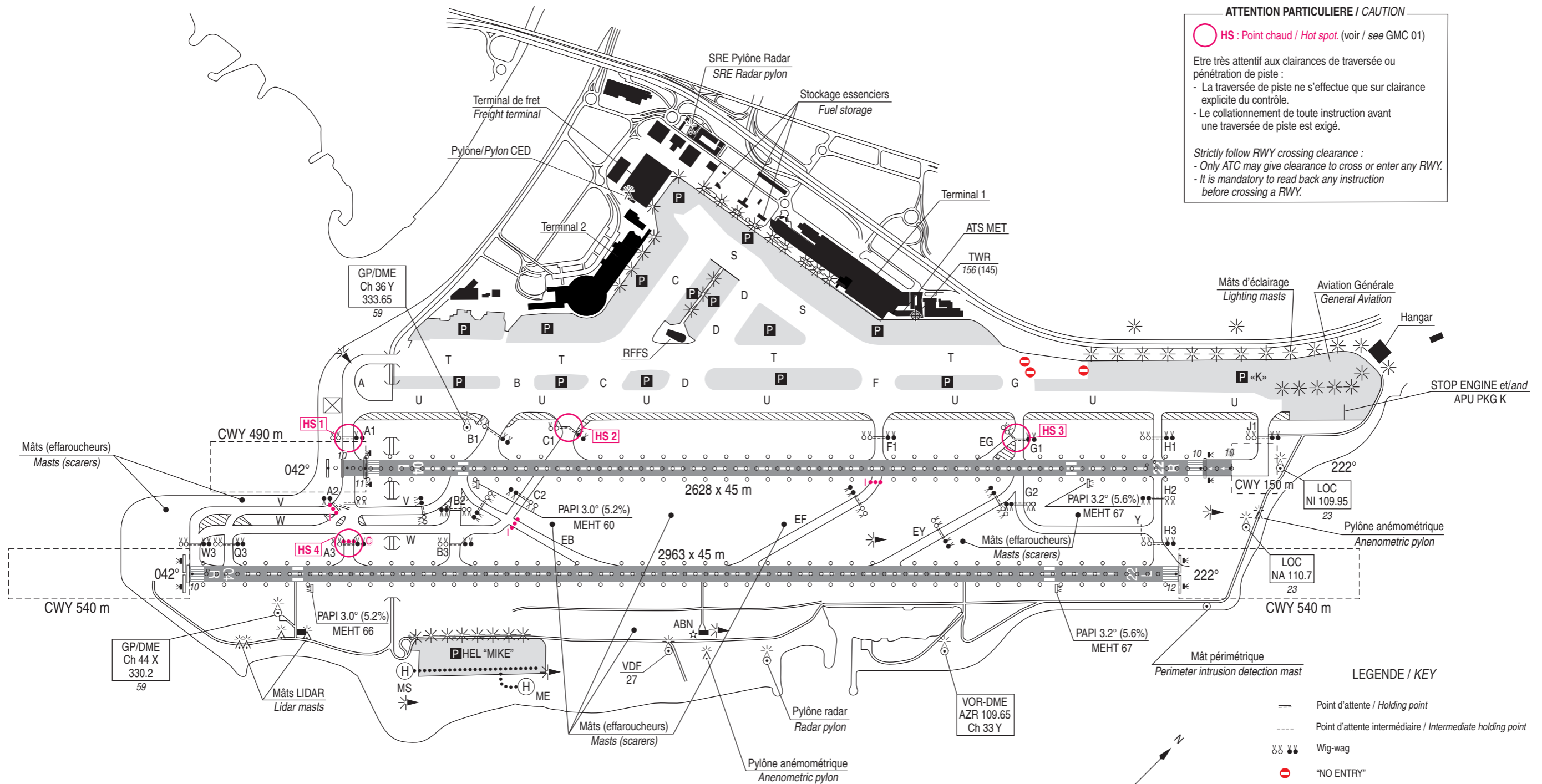
AD 2 LFMN.25

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

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE PROCEDURE IDENTIFICATION | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS LINE OF OPERATIONAL MINIMA |
|--|--|
| Toutes procédures / All procedures. | Sans objet / Not applicable. |



ATTENTION PARTICULIERE / CAUTION

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

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

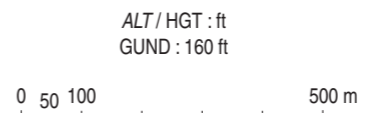
- La traversée de piste ne s'effectue que sur clairance explicite du contrôle.
- Le collationnement de toute instruction avant une traversée de piste est exigé.

Strictly follow RWY crossing clearance :

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

- LEGENDE / KEY**
- Point d'attente / Holding point
 - Point d'attente intermédiaire / Intermediate holding point
 - ⊗ Wig-wag
 - ⊘ "NO ENTRY"
 - I Barre d'entrée interdite / No entry bar
 - C Barre d'arrêt commandable / Controlled Stop Bar
 - HS Point chaud / Hot spot voir / see GMC
 - Aire de trafic / Apron
 - ▨ Acotement / Shoulder (voir/see AD 2 LFMN 2.9.4)
 - Voie de translation HEL / HEL translation taxiway

| COORDONNEES SEUILS / THR coordinates | | | RWY | BALISAGE / Lighting | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE Surface | RESIST. Strength | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|--------------------------------------|------------------|-------------------|-----|---------------------|---------|------|------|------|------|----------------|------------------|------------------------|-------|-------|-------|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| THR 04L | 43° 39' 06.50" N | 007° 12' 14.55" E | 04L | NIL | LIH/LIL | 2628 | 2778 | 2628 | 2538 | Revêtuës Paved | 77 F/A/W/T | 550 | 550 | 550 | 550 |
| DTHR 04L | 43° 39' 08.57" N | 007° 12' 17.38" E | | | | | | | | | | 550 | 550 | 550 | 550 |
| THR 22R | 43° 40' 06.76" N | 007° 13' 37.42" E | 22R | NIL | LIH/LIL | 2480 | 2970 | 2480 | 2480 | 76 F/B/W/T | 76 F/B/W/T | 550 | 550 | 550 | 550 |
| DTHR 22R | 43° 40' 05.44" N | 007° 13' 35.60" E | 04R | NIL | LIH/LIL | 2963 | 3503 | 2963 | 2963 | | | 550 | 550 | 550 | 550 |
| THR 04R | 43° 38' 48.26" N | 007° 12' 08.98" E | 22L | NIL | LIH/LIL | 2963 | 3503 | 2963 | 2963 | 76 F/B/W/T | 76 F/B/W/T | 550 | 550 | 550 | 550 |
| THR 22L | 43° 39' 56.19" N | 007° 13' 42.40" E | | | | | | | | | | 550 | 550 | 550 | 550 |



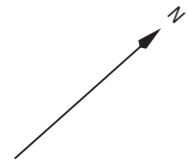
AIRE DE STATIONNEMENT

NICE COTE D'AZUR

Parking areas

UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT
Use of parking stands
voir/see AD 2 LFMN.20

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



LEGENDE / KEY

- Point d'attente
Holding point
- Position INS
INS position
- Aire de trafic
Apron
- Wig-wag

Terminal
Fret/Freight

Stockage essenciers
Fuel storage

Bloc technique
Technical services

TWR

TERMINAL 2

TERMINAL 1

Sorties/Exit
RFFS

RFFS

Envergure MAX / MAX Span = 52 m

Voir / See AD 2 LFMN APDC 02

NO ENTRY

Mâts d'éclairage
Lighting masts

Hangar

Envergure MAX /
MAX span : 65 m

Envergure MAX /
MAX span : 30.36 m

Vers/To PK

STOP ENGINE et / and APU
PRKG K

ATTENTIONS PARTICULIERES / CAUTION

Clairance de refoulement valide 1 min seulement.
Pushback clearance is valid only for 1 min.

Sauf instructions particulières du contrôle, les repoussages des avions stationnés en "nose-in" devront amener les avions prêts à rouler :

- cap à l'Est pour les postes 10B à 24 inclus, à l'exception des postes 19 à 25,
- cap à l'Est pour les postes 50 à 62 inclus,
- cap à l'Ouest pour les postes 2 à 10A, 26 à 28 et 40A, à l'exception des postes 7 et 9,
- cap au Sud pour les postes 19 à 25 et les postes 40 à 48 inclus, à l'exception du poste 40A qui est face à l'Ouest,
- sur instruction du contrôle pour les postes 7 et 9.

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

- heading East for stands 10B to 24 included, except stands 19 to 25,
- heading East for stands 50 to 62 included,
- heading West for stands 2 to 10A, 26 to 28 and 40A, except stands 7 and 9,
- heading South for stands 19 to 25 and stands 40 to 48 included, except stand 40A heading West,
- stands 7 and 9 on ATC instructions.

Utilisation APU (hors PRKG KILO), voir AD 2 LFMN.21
Pour le PRKG KILO, voir AD 2 LFMN APDC 02.

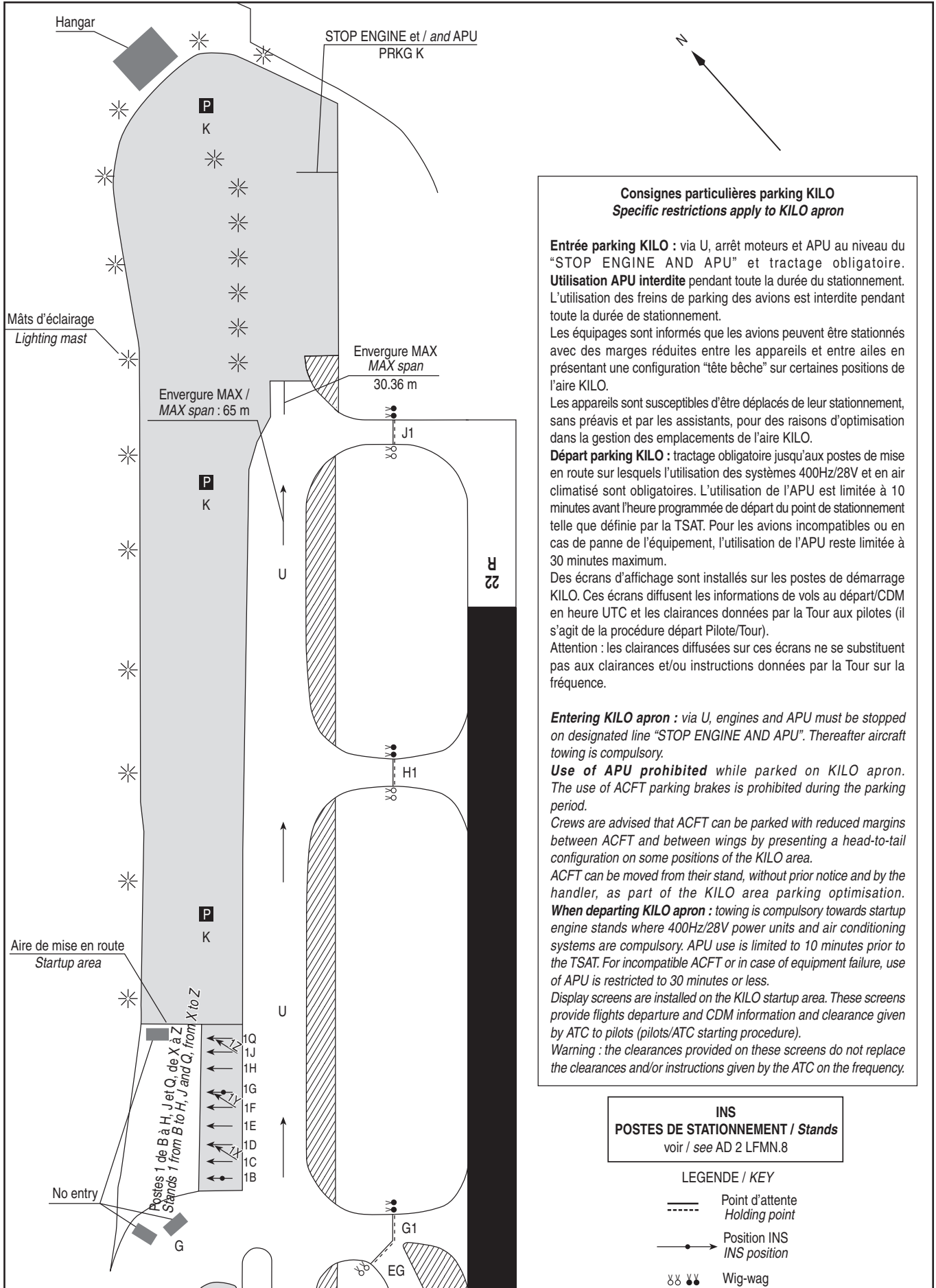
Use of APU (excluding KILO apron), refer to AD 2 LFMN.21
For KILO apron, refer to AD 2 LFMN APDC 02.

AIRE DE STATIONNEMENT

NICE COTE D'AZUR

Parking areas

KILO



Consignes particulières parking KILO
Specific restrictions apply to KILO apron

Entrée parking KILO : via U, arrêt moteurs et APU au niveau du "STOP ENGINE AND APU" et tractage obligatoire.
Utilisation APU interdite pendant toute la durée du stationnement. L'utilisation des freins de parking des avions est interdite pendant toute la durée de stationnement.

Les équipages sont informés que les avions peuvent être stationnés avec des marges réduites entre les appareils et entre ailes en présentant une configuration "tête bêche" sur certaines positions de l'aire KILO.

Les appareils sont susceptibles d'être déplacés de leur stationnement, sans préavis et par les assistants, pour des raisons d'optimisation dans la gestion des emplacements de l'aire KILO.

Départ parking KILO : tractage obligatoire jusqu'aux postes de mise en route sur lesquels l'utilisation des systèmes 400Hz/28V et en air climatisé sont obligatoires. L'utilisation de l'APU est limitée à 10 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement telle que définie par la TSAT. Pour les avions incompatibles ou en cas de panne de l'équipement, l'utilisation de l'APU reste limitée à 30 minutes maximum.

Des écrans d'affichage sont installés sur les postes de démarrage KILO. Ces écrans diffusent les informations de vols au départ/CDM en heure UTC et les clairances données par la Tour aux pilotes (il s'agit de la procédure départ Pilote/Tour).

Attention : les clairances diffusées sur ces écrans ne se substituent pas aux clairances et/ou instructions données par la Tour sur la fréquence.

Entering KILO apron : via U, engines and APU must be stopped on designated line "STOP ENGINE AND APU". Thereafter aircraft towing is compulsory.

Use of APU prohibited while parked on KILO apron. The use of ACFT parking brakes is prohibited during the parking period.

Crews are advised that ACFT can be parked with reduced margins between ACFT and between wings by presenting a head-to-tail configuration on some positions of the KILO area.

ACFT can be moved from their stand, without prior notice and by the handler, as part of the KILO area parking optimisation.

When departing KILO apron : towing is compulsory towards startup engine stands where 400Hz/28V power units and air conditioning systems are compulsory. APU use is limited to 10 minutes prior to the TSAT. For incompatible ACFT or in case of equipment failure, use of APU is restricted to 30 minutes or less.

Display screens are installed on the KILO startup area. These screens provide flights departure and CDM information and clearance given by ATC to pilots (pilots/ATC starting procedure).

Warning : the clearances provided on these screens do not replace the clearances and/or instructions given by the ATC on the frequency.

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

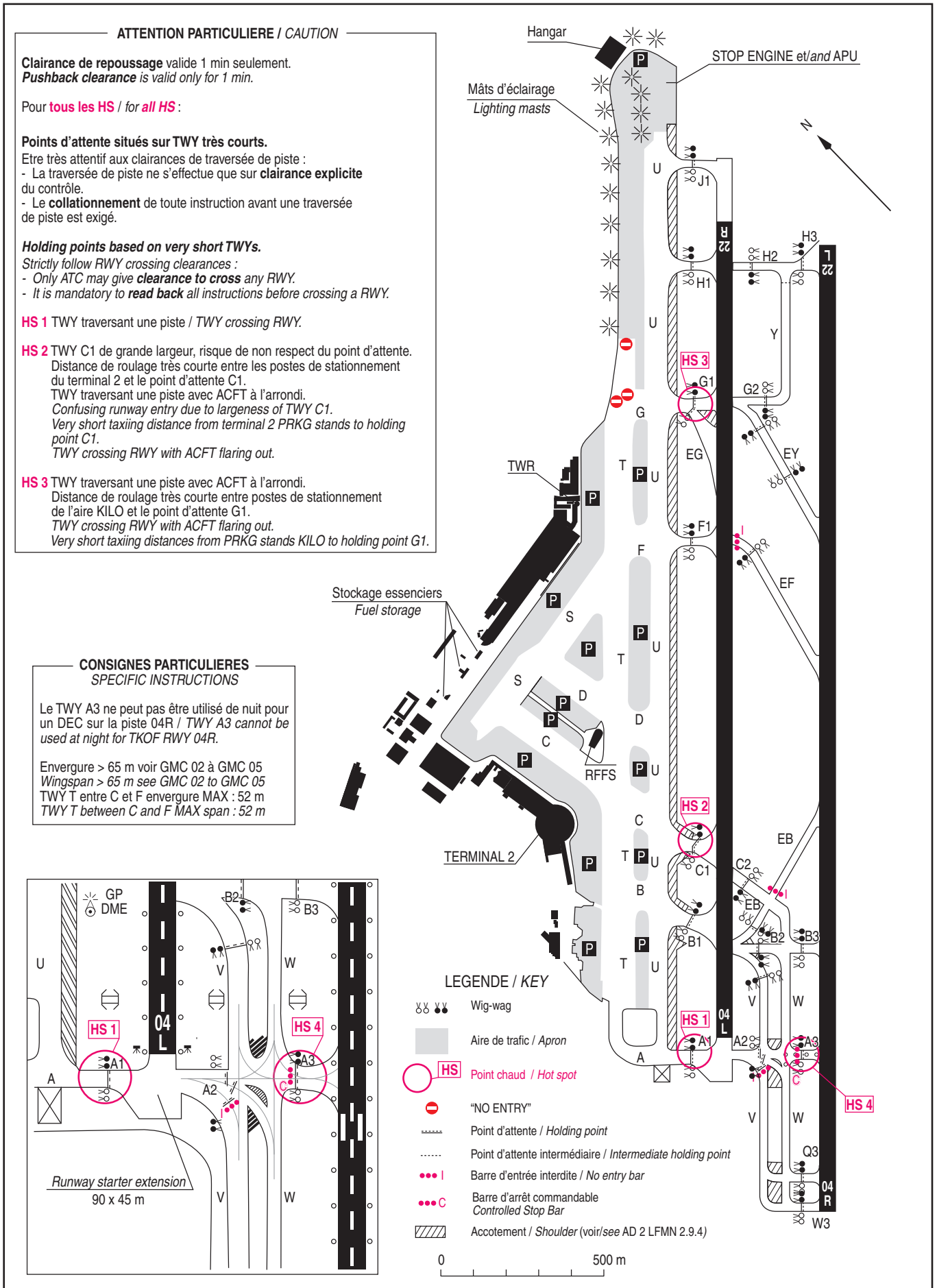
LEGENDE / KEY

- Point d'attente / Holding point
- Position INS / INS position
- ☞ Wig-wag

MOUVEMENTS A LA SURFACE

NICE COTE D'AZUR

Ground movements



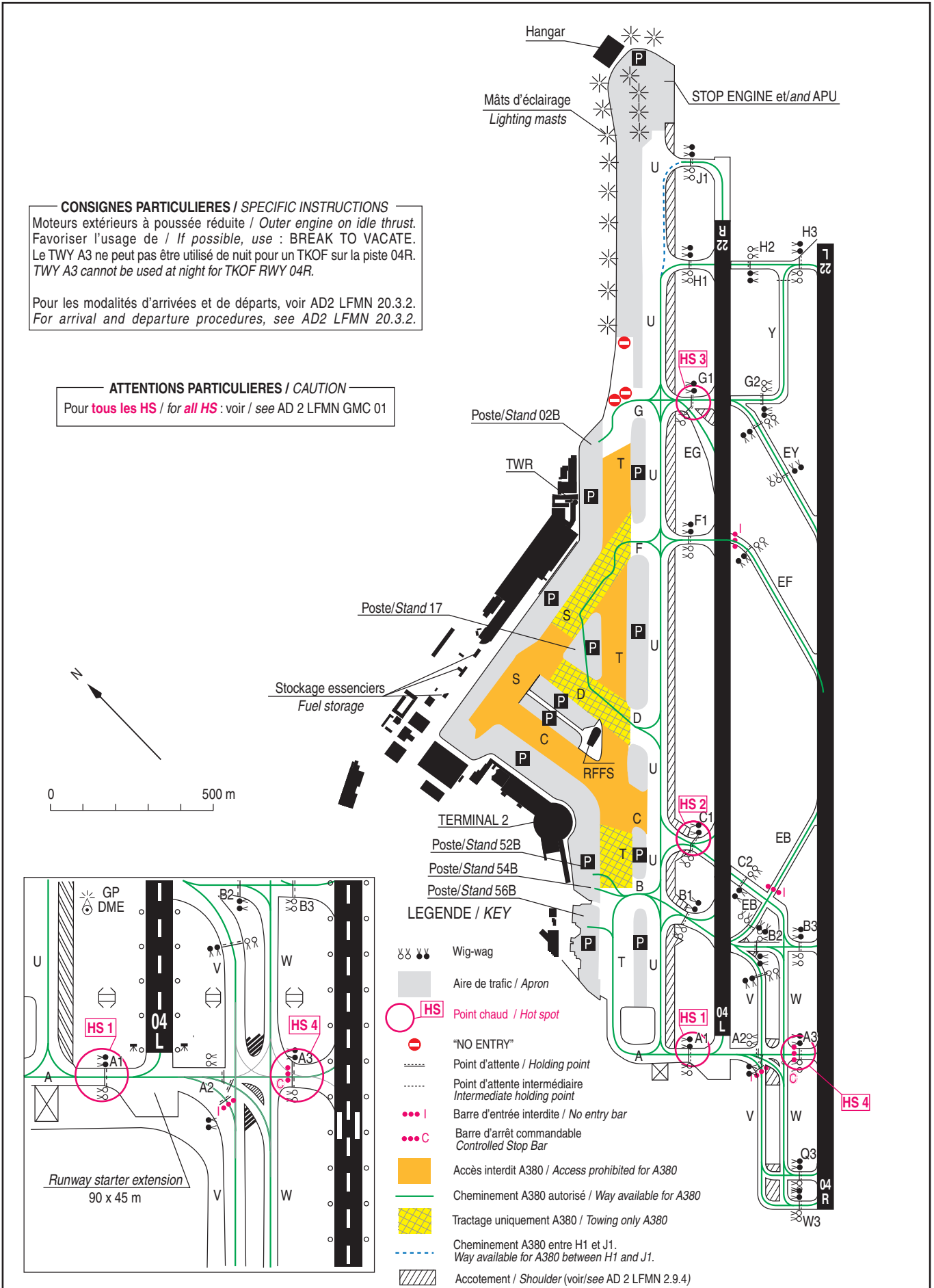
MOUVEMENTS A LA SURFACE A380
Ground movements A380

NICE COTE D'AZUR

CONSIGNES PARTICULIERES / SPECIFIC INSTRUCTIONS
Moteurs extérieurs à poussée réduite / *Outer engine on idle thrust.*
Favoriser l'usage de / *If possible, use : BREAK TO VACATE.*
Le TWY A3 ne peut pas être utilisé de nuit pour un TKOF sur la piste 04R.
TWY A3 cannot be used at night for TKOF RWY 04R.

Pour les modalités d'arrivées et de départs, voir AD2 LFMN 20.3.2.
For arrival and departure procedures, see AD2 LFMN 20.3.2.

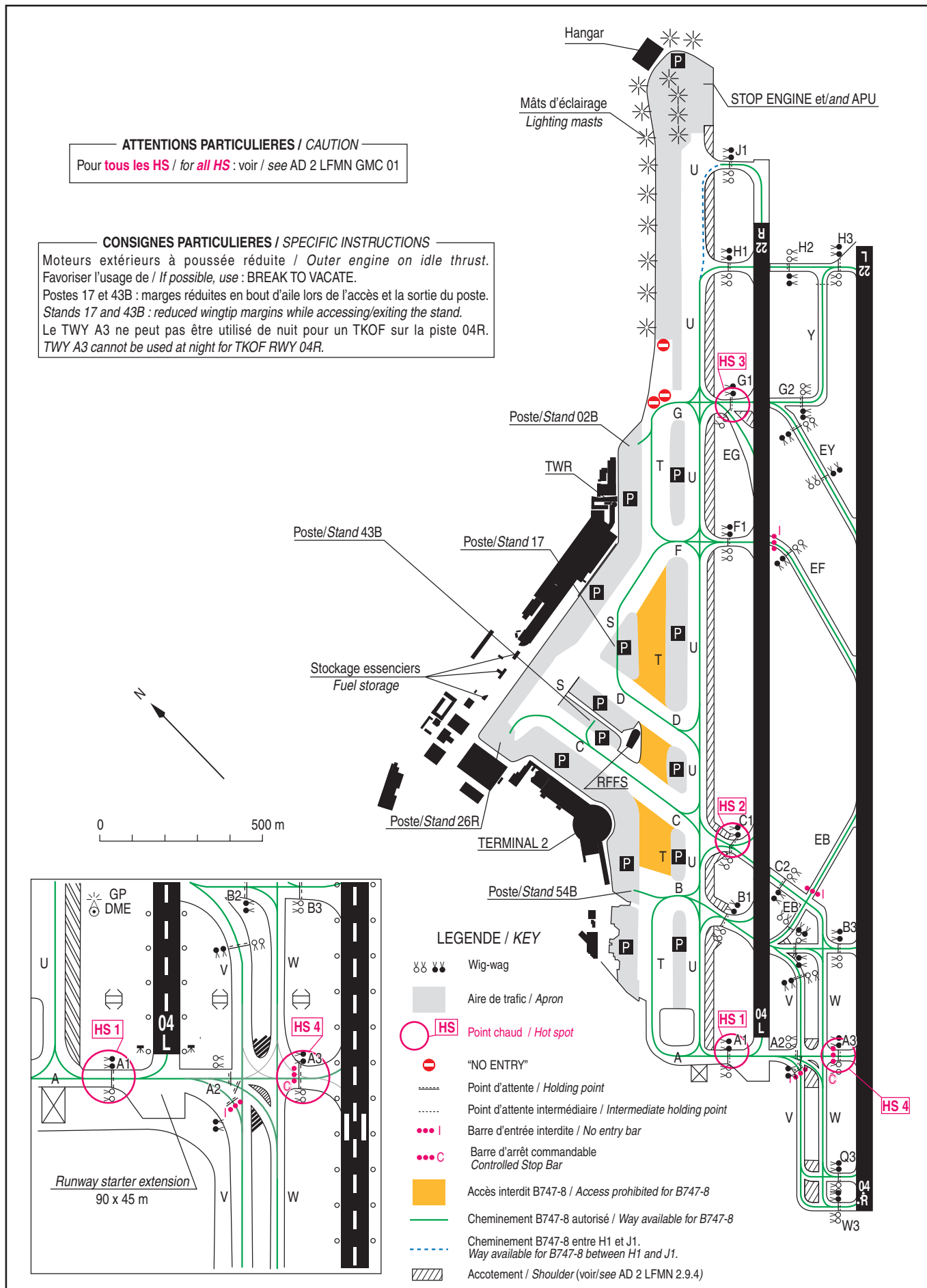
ATTENTIONS PARTICULIERES / CAUTION
Pour tous les HS / *for all HS : voir / see AD 2 LFMN GMC 01*



MOUVEMENTS A LA SURFACE B747-8

NICE COTE D'AZUR

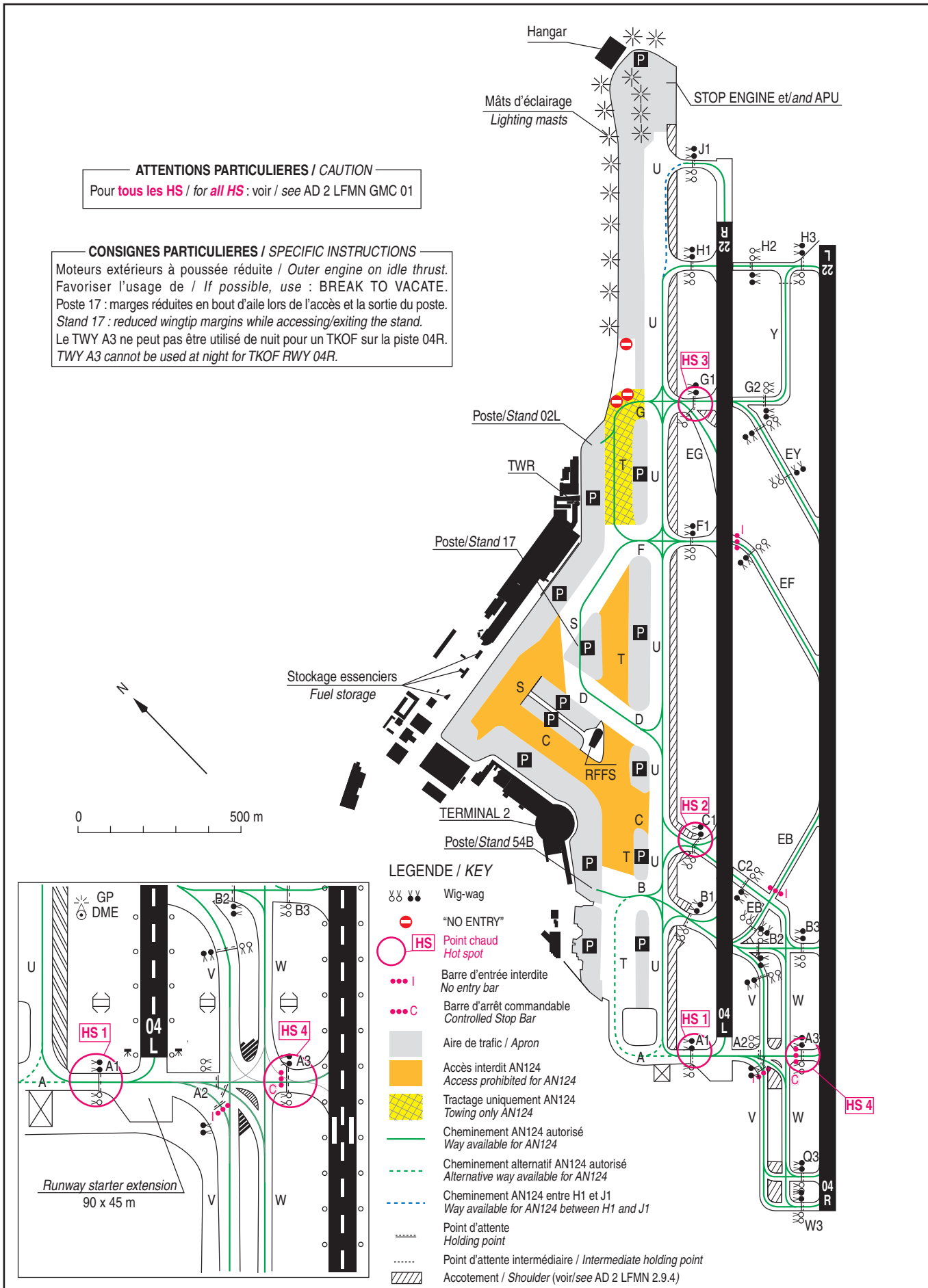
Ground movements B747-8



MOUVEMENTS A LA SURFACE AN124

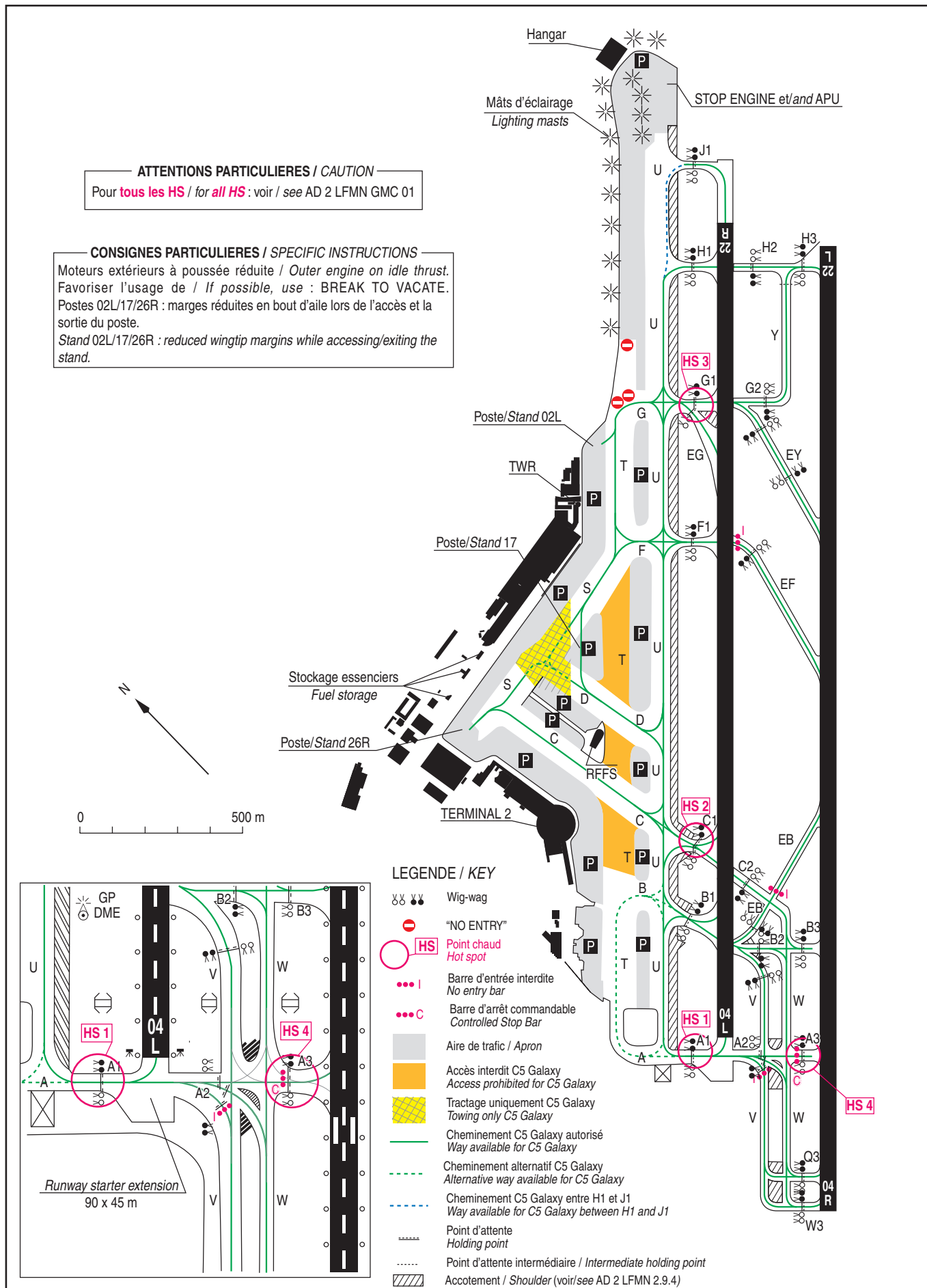
NICE COTE D'AZUR

Ground movements AN124



MOUVEMENTS A LA SURFACE C5 Galaxy
Ground movements C5 Galaxy

NICE COTE D'AZUR



ATTENTIONS PARTICULIERES / CAUTION
Pour **tous les HS** / for **all HS** : voir / see AD 2 LFMN GMC 01

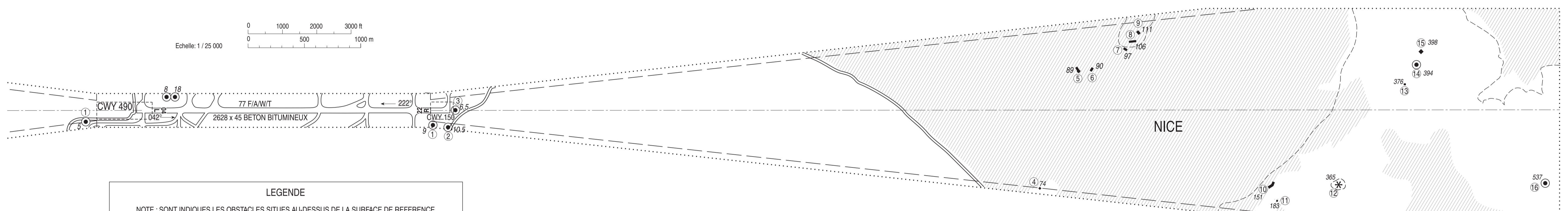
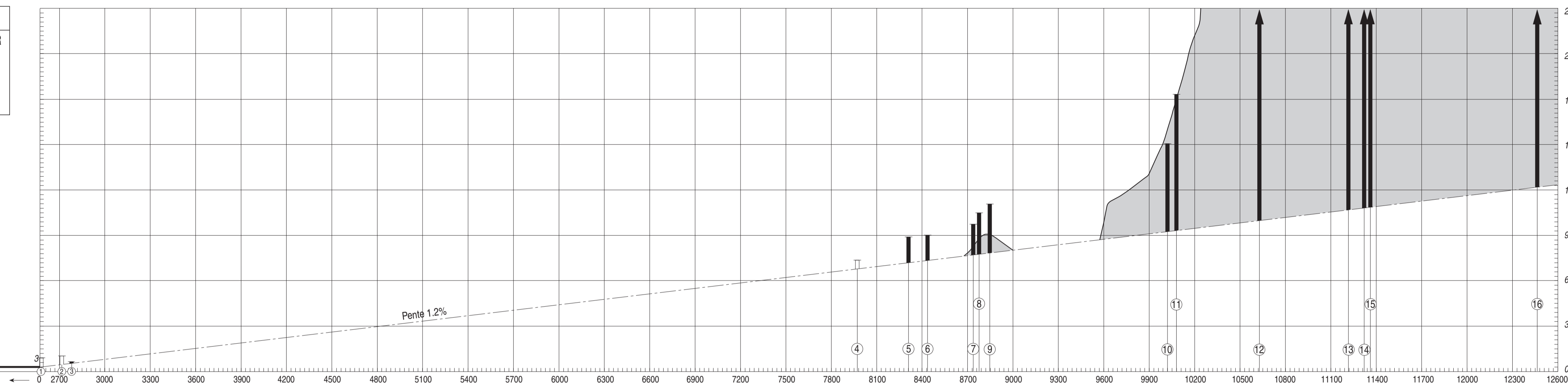
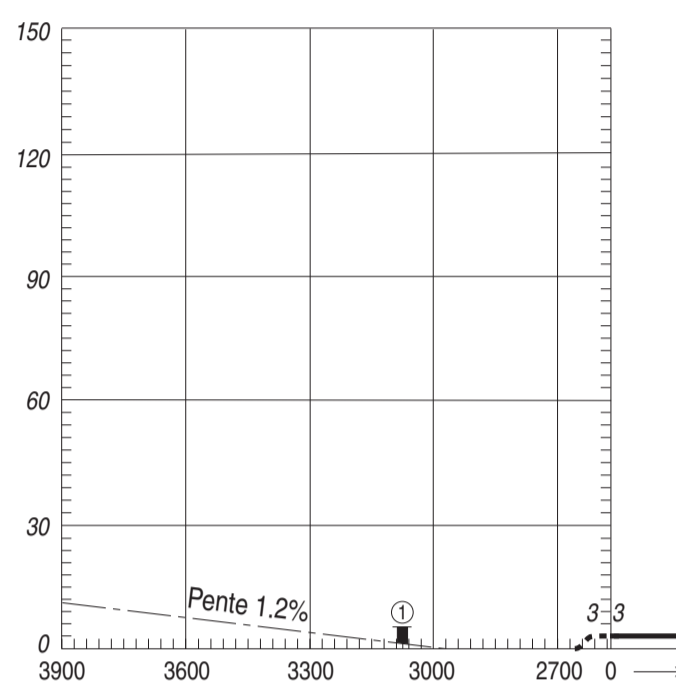
CONSIGNES PARTICULIERES / SPECIFIC INSTRUCTIONS
Moteurs extérieurs à poussée réduite / Outer engine on idle thrust.
Favoriser l'usage de / If possible, use : BREAK TO VACATE.
Postes 02L/17/26R : marges réduites en bout d'aile lors de l'accès et la sortie du poste.
Stand 02L/17/26R : reduced wingtip margins while accessing/exiting the stand.

- LEGENDE / KEY**
- ⋈ ⋈ Wig-wag
 - ⊘ "NO ENTRY"
 - ⊙ HS Point chaud / Hot spot
 - ⋯ I Barre d'entrée interdite / No entry bar
 - ⋯ C Barre d'arrêt commandable / Controlled Stop Bar
 - Aire de trafic / Apron
 - Accès interdit C5 Galaxy / Access prohibited for C5 Galaxy
 - ▨ Tractage uniquement C5 Galaxy / Towing only C5 Galaxy
 - Cheminement C5 Galaxy autorisé / Way available for C5 Galaxy
 - - - Cheminement alternatif C5 Galaxy / Alternative way available for C5 Galaxy
 - · - · Cheminement C5 Galaxy entre H1 et J1 / Way available for C5 Galaxy between H1 and J1
 - ⋯ Point d'attente / Holding point
 - ⋯ Point d'attente intermédiaire / Intermediate holding point
 - ▨▨▨ Accotement / Shoulder (voir/see AD 2 LFMN 2.9.4)

VAR 3° E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

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



LEGENDE

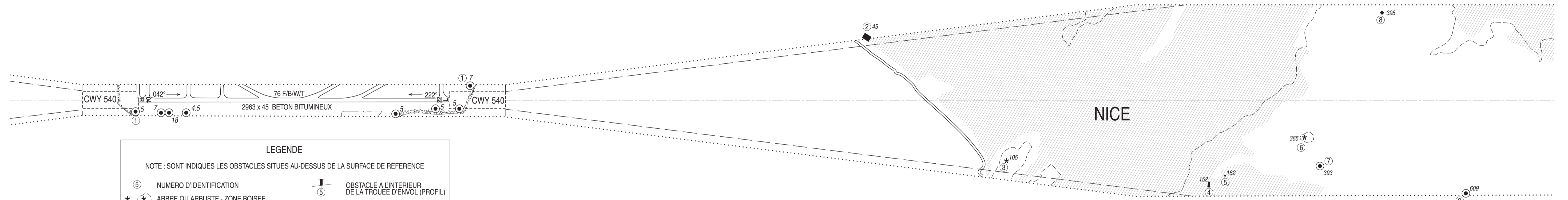
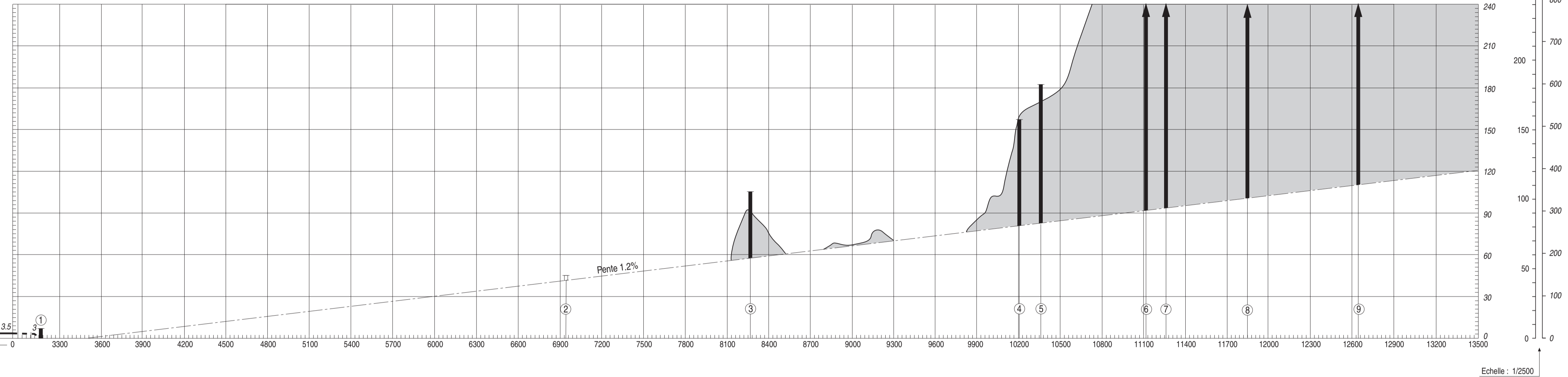
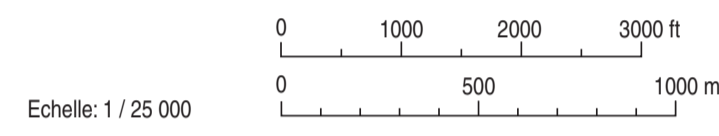
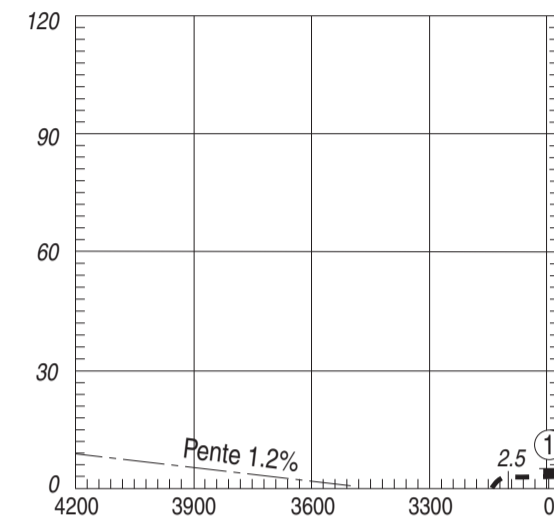
NOTE : SONT INDIQUEES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

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

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

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

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



LEGENDE

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

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

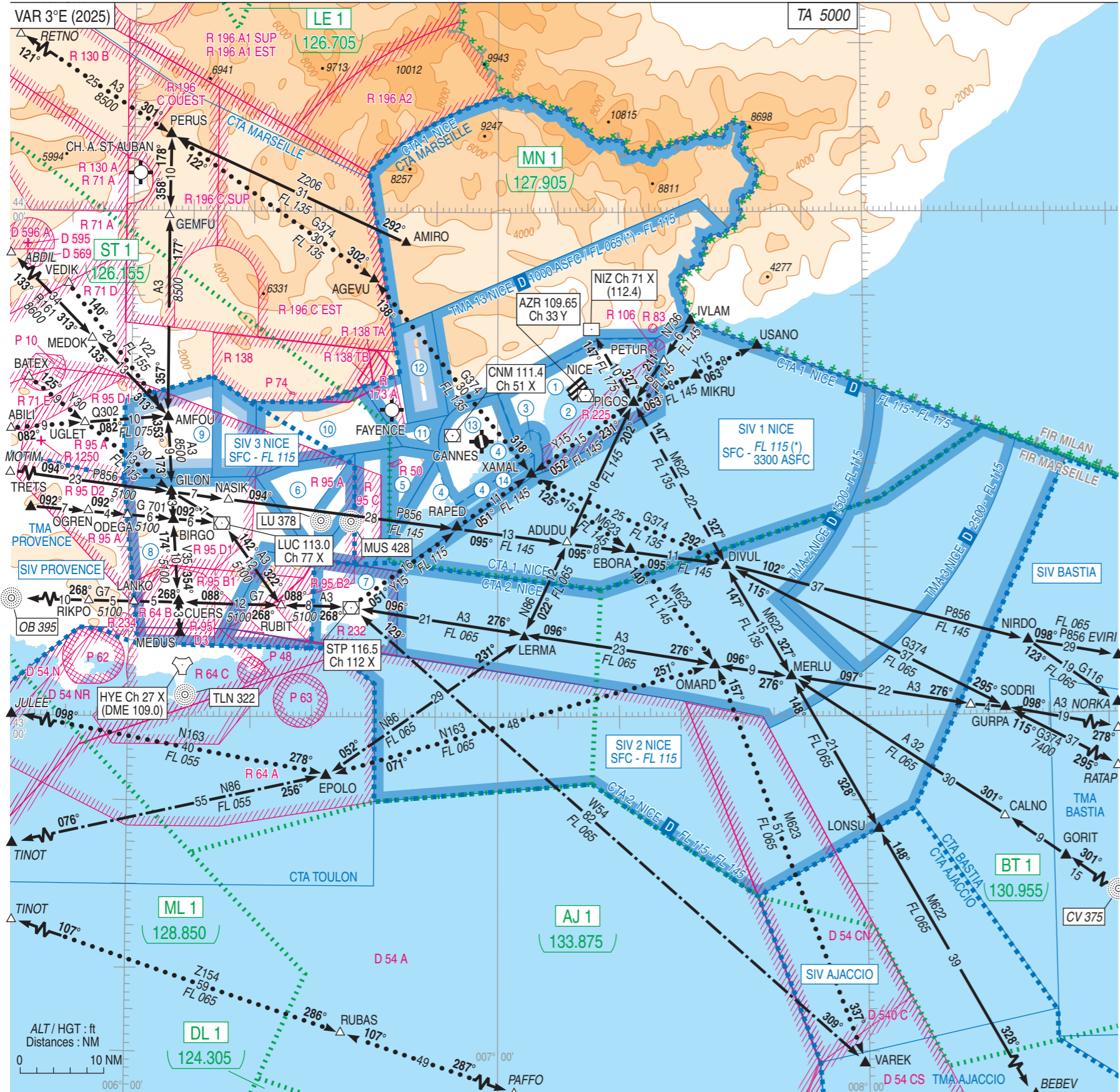
Levé exécuté en 1989
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

NICE COTE D'AZUR
Carte régionale
Area chart

ACC : MARSEILLE Contrôle/Control Fréquences des secteurs/Sectors frequencies
FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

..... RNAV5
- - - - - Sur clairance du contrôle / On ATC clearance
Transit FL < 140 non autorisé à l'exception de l'AWY A3.
Transit FL < 140 non authorized except on AWY A3.

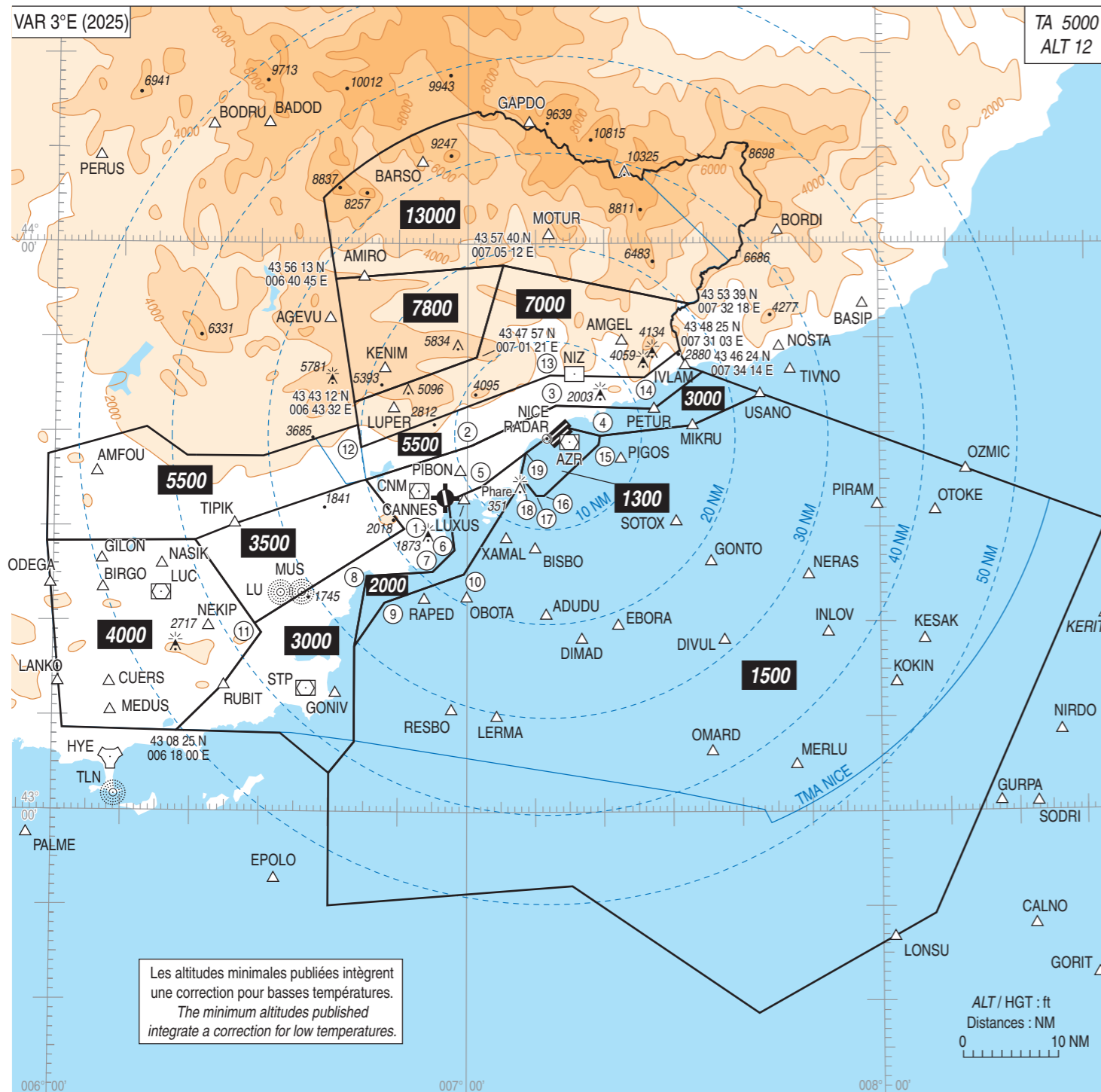


- ① TMA 1 NICE C 3500 - FL 115
- ② CTR NICE D SFC - 3500
- ③ TMA 14 NICE D 700 - 3500
- ④ TMA 4 NICE C 2500 - FL 115
- ⑤ TMA 5 NICE C 3500 - FL 115
- ⑥ TMA 6 NICE C FL 055 - FL 115
- ⑦ TMA 7 NICE D 3500 - FL 115
- ⑧ TMA 8 NICE D FL 055 - FL 115
- ⑨ TMA 9 NICE D FL 095 - FL 115
E FL 055 - FL 095
- ⑩ TMA 10 NICE D FL 075 - FL 115
- ⑪ TMA 11 NICE D FL 065 - FL 115
- ⑫ TMA 12 NICE D FL 095 - FL 115
E 1000 ASFC / FL 065 (*) - FL 095
- ⑬ CTR 1 CANNES D SFC - 2500
- ⑭ CTR 2 CANNES D 800 - 2500

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

NICE COTE D'AZUR
Altitudes Minimales de Guidage Radar
Minimum Radar Vectoring Altitudes

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01



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

DATA

NICE COTE D'AZUR

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

| Identification | Coordonnées Coordinates | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|----------------|----------------------------|------|------|-------------|-----|
| AZR | REF LFMN AD 2.19 | | X | X | X |
| LUC | REF ENR 4.1 | | X | X | X |
| MUS | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| NIZ | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| STP | REF ENR 4.1 | X | X | X | |

| | | | | | |
|-------|--------------------------|---|--|--|---|
| RW04L | REF DTHR04L LFMN AD 2.12 | X | | | X |
| RW04R | REF THR04R LFMN AD 2.12 | X | | | X |
| RW22L | REF THR22L LFMN AD 2.12 | X | | | X |
| RW22R | REF DTHR22R LFMN AD 2.12 | X | | | X |

| | | | | | |
|----------|-------------|---|---|---|---|
| ABDIL | 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 | X | |
| AMIRO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| BADOD | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| IF BADPO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| BARSO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| BASIP | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| BIRGO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| IF BISBO | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| BODRU | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| BORDI | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| CUERS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DOTIG | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| EPOLO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| GAPDO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GILON | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| GIROL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| IRMAR | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| KERIT | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| KESAK | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| LANKO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| IF LEMPU | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| LERMA | 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 | |
| MOTUR | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| IF NANAX | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| NERAS | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| NISAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OBOTA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OKTET | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| OMARD | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| ORKAC | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OTOKE | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OZMIC | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PERUS | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| IF RAPOT | REF ENR 4.4 | X | | | |
| RESBO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| RUBAS | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| RUBIT | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| SODRI | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| SOTOX | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| TIPIK | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| TIVNO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| TUPOX | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| TURIL | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| USANO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| VAREK | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| VEDIG | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VEVAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| XIRBI | REF ENR 4.4 | X | | X | |

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES
Waypoints / Procedures main fixes

| Identification | Coordonnées <i>Coordinates</i> | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|----------------|-----------------------------------|----------------|------|------|-------------|-----|
| CMN01 | 43°39'58.2" N | 007°16'05.6" E | X | | | X |
| CMN03 | 43°39'52.3" N | 007°16'17.1" E | X | | | X |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| MN044 | 43°35'55.3" N | 007°20'31.5" E | X | | X | |
| MN046 | 43°31'13.8" N | 007°22'54.5" E | X | | X | |
| MN047 | 43°36'34.7" N | 007°19'35.2" E | X | | X | |
| MN064 | 43°32'01.9" N | 007°15'42.4" E | X | | X | |
| MN140 | 43°25'05.8" N | 007°06'39.5" E | X | | | X |
| MN141 | 43°27'59.5" N | 006°47'51.2" E | X | | | X |
| MN147 | 43°30'57.2" N | 007°19'43.5" E | X | | X | |
| MN148 | 43°31'45.4" N | 007°16'43.0" E | X | | X | |
| MN149 | 43°40'26.9" N | 007°29'13.8" E | X | | X | |
| MN150 | 43°25'26.5" N | 007°13'25.9" E | X | | | X |
| MN151 | 43°28'34.0" N | 007°32'10.1" E | X | | | X |
| MN221 | 43°36'29.5" N | 007°08'39.0" E | X | | X | |
| MN222 | 43°36'20.5" N | 007°08'46.1" E | X | | X | |
| MN223 | 43°33'19.7" N | 007°11'09.8" E | X | | X | |
| MN224 | 43°30'08.4" N | 007°09'59.3" E | X | | X | |
| MN226 | 43°31'33.7" N | 007°02'47.0" E | X | | X | |
| MN228 | 43°38'27.9" N | 007°01'03.1" E | X | | X | |
| MN232 | 43°28'24.7" N | 007°18'42.2" E | X | | X | |
| MN236 | 43°20'09.1" N | 007°02'15.6" E | X | | X | |
| MN242 | 43°22'53.5" N | 007°27'07.6" E | X | | X | |
| MN246 | 43°31'59.6" N | 007°17'59.6" E | X | | X | |
| MN248 | 43°33'57.7" N | 007°25'24.5" E | X | | X | |
| MN250 | 43°35'07.3" N | 007°18'46.3" E | X | | X | |
| MN260 | 43°28'03.6" N | 007°21'21.3" E | X | | | X |
| MN261 | 43°25'06.0" N | 007°06'40.2" E | X | | | X |
| MN270 | 43°30'25.2" N | 007°40'13.3" E | X | | | X |
| MN271 | 43°35'27.6" N | 007°46'21.2" E | X | | | X |
| MN402 | 43°23'02.8" N | 006°56'29.7" E | X | | | X |
| MN404 | 43°22'50.9" N | 007°32'18.8" E | X | | | X |
| MN412 | 43°28'03.2" N | 007°17'52.2" E | X | | | X |
| MN414 | 43°20'13.4" N | 007°44'57.3" E | X | | | X |
| MN422 | 43°16'52.4" N | 007°17'28.3" E | X | | X | |
| MN440 | 43°27'34.9" N | 006°50'32.5" E | X | | | X |
| MN450 | 43°23'12.5" N | 006°57'26.6" E | X | | | X |
| MN451 | 43°24'57.7" N | 007°17'14.1" E | X | | | X |
| MN452 | 43°26'25.9" N | 007°34'22.2" E | X | | | X |
| MN504 | 43°23'49.9" N | 007°27'06.1" E | X | | | X |
| MN512 | 43°15'15.4" N | 007°37'34.6" E | X | | | X |
| MN612 | 43°40'05.5" N | 007°13'35.6" E | X | | | X |
| MN614 | 43°35'33.5" N | 007°22'59.3" E | X | | | X |
| MN800 | 43°22'10.6" N | 007°56'10.7" E | X | | | X |
| MN810 | 43°39'56.2" N | 007°13'42.4" E | X | | | X |
| MN900 | 43°41'05.5" N | 007°17'10.5" E | X | | | X |
| MN901 | 43°40'56.3" N | 007°14'45.5" E | X | | | X |
| MN904 | 43°40'59.7" N | 007°17'22.0" E | X | | | X |
| MN905 | 43°40'50.4" N | 007°14'57.0" E | X | | | X |

DATA

NICE COTE D'AZUR

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|-------------------------|---------------|----------------|------|------|-------------|-----|
| | Coordinates | | | | | |
| IF IN22Z | 43°37'49.6" N | 007°23'35.6" E | X | | | X |
| FAF ILS RWY 04L 4000 ft | 43°30'22.4" N | 007°00'16.6" E | | X | | X |
| FAF ILS RWY 04R 4000 ft | 43°29'45.1" N | 007°00'32.4" E | | X | | X |
| FAF VOR B RWY 22L/22R | 43°39'33.8" N | 007°29'58.9" E | | X | | X |
| FAF FN04L | 43°30'22.4" N | 007°00'16.6" E | X | | | X |
| FAF FN04R | 43°30'02.0" N | 007°00'08.2" E | X | | | X |
| FAF FN04A | 43°30'38.0" N | 007°09'31.8" E | X | | | X |
| FAF FN22D | 43°36'33.8" N | 007°26'04.2" E | X | | | X |
| FAF F22LZ | 43°39'33.0" N | 007°20'12.6" E | X | | | X |
| FAF F22RZ | 43°39'35.9" N | 007°20'06.8" E | X | | | X |
| MAPT MN04A | 43°33'43.6" N | 007°09'14.0" E | X | | | X |
| MAPT MN04R | 43°38'18.5" N | 007°11'28.1" E | X | | | X |
| MAPT MN04L | 43°38'39.2" N | 007°11'36.8" E | X | | | X |
| MAPT MN22D | 43°40'00.5" N | 007°19'18.4" E | X | | | X |

NICE COTE D'AZUR

PRECODING RNP A RWY 04L-04R

| RNP A RWY04L-04R | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|--------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------------|--------------|-------------------------------|--------------------------|-----|
| RMK | Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MAG VAR 2025 3.0° E | | | REF NAV AID : AZR | | |
| | | | | | | | | | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) | |
| | HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | INA MUS | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - |
| | | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | MN141 | - | - | - | - | - | - | FL 070 | FL 100 | - | - | 1.0 |
| | | TF | MN140 | - | 099 | 101.8 | 14.0 | - | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | BISBO | - | 038 | 041.0 | 3.5 | - | - | 3000 | 4000 | 190 | - | 1.0 |
| | | IF | NERAS | Yes | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | INA NERAS | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | MN151 | - | - | - | - | - | - | 4000 | FL 100 | - | - | 1.0 |
| | | TF | MN150 | - | 254 | 257.2 | 14.0 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | BISBO | - | 308 | 311.1 | 3.5 | - | - | 3000 | 4000 | 190 | - | 1.0 |
| | | IF | BISBO | - | - | - | - | - | - | 3000 | 4000 | 190 | - | - |
| | | TF | FN04A | - | 353 | 356.0 | 2.9 | - | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | APCH | TF | MN04A | Yes | 353 | 356.0 | 3.1 | - | - | - | - | - | -3.00/- | 0.3 |
| | | DF | MN504 | - | - | - | - | R | - | - | - | 185 | - | 1.0 |
| | | TF | MN512 | - | 135 | 138.2 | 11.5 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | NERAS | - | 039 | 041.6 | 13.0 | - | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| | | TF | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| RNP Y RWY04 L | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|--------------------|--------------|-------------------------------|--------------------------|
| RMK | Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MMN Altitude (FL or AMSL ft) | MAG VAR 2025 3.0°E | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| | HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | INA MUS | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - |
| | | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | MN440 | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | LEMPU | - | 080 | 082.7 | 5.0 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | | IF | NERAS | Yes | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | INA NERAS | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | MN452 | - | - | - | - | - | 4000 | FL 160 | - | - | 1.0 |
| | | TF | MN451 | - | 260 | 263.4 | 12.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | MN450 | - | 260 | 263.2 | 14.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | LEMPU | - | 356 | 359.0 | 5.0 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | APCH | IF | LEMPU | - | - | - | - | - | 4000 | 5000 | 200 | - | - |
| | | TF | FN04L | - | 042 | 044.8 | 3.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | | TF | MN04L | Yes | 042 | 044.8 | 11.7 | - | - | - | - | -3.00/- | 0.3 |
| | | TF | MN612 | Yes | 042 | 045.0 | 2.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | MN614 | - | - | - | - | R | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | | TF | NERAS | - | 116 | 118.7 | 22.0 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |

NICE COTE D'AZUR

PRECODING RNP Z RWY 04L

| RNP Z RWY04 L | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---------------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------------|--------------|-------------------------------|--------------------------|
| RMK | MAG VAR 2025 -3.0°E | | | | | | | | | | REF NAVID - AZR | |
| 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 | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MUS | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN440 | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LEMPU | - | 080 | 082.7 | 5.0 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| INA NERAS | IF | NERAS | Yes | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN452 | - | - | - | - | - | 4000 | FL160 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN451 | - | 260 | 263.4 | 12.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MN450 | - | 260 | 263.2 | 14.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LEMPU | - | 356 | 359.0 | 5.0 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | IF | LEMPU | - | - | - | - | - | 4000 | 5000 | 200 | - | - |
| | TF | FN04L | - | 042 | 044.8 | 3.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| APCH | TF | RW04L | Yes | 042 | 044.8 | 12.4 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | MN612 | Yes | 042 | 045.0 | 1.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN614 | - | - | - | - | R | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | NERAS | - | 116 | 118.7 | 22.0 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |

NICE COTE D'AZUR

SBAS FAS DATA BLOCK RNP Z RWY 04L

Input data

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

Output data

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

Required Additional Data

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

| RNP Y RWY04 R | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------------|--------------|---|--------------------------|
| RMK | 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) | REF NAV AID : AZR Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| | HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | INA MUS | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - |
| | | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | MN440 | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | RAPOT | - | 083 | 086.2 | 4.9 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | | IF | NERAS | Yes | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | MN452 | - | - | - | - | - | 4000 | FL 160 | - | - | 1.0 |
| | | TF | MN451 | - | 260 | 263.4 | 12.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | MN450 | - | 260 | 263.2 | 14.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | RAPOT | - | 355 | 358.1 | 4.7 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | | IF | RAPOT | - | - | - | - | - | 4000 | 5000 | 200 | - | - |
| | | TF | FN04R | - | 042 | 044.8 | 3.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | | TF | MN04R | Yes | 042 | 044.8 | 11.7 | - | - | - | - | -3.00/- | 0.3 |
| | | TF | MN810 | Yes | 042 | 044.9 | 2.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | MN614 | - | - | - | - | R | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | | TF | NERAS | - | 116 | 118.7 | 22.0 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |

| RNP Z RWY04 R | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------------|--------------|---|--------------------------|
| RMK | 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) | REF NAV AID : AZR Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| | HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | INA MUS | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - |
| | | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | MN440 | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | RAPOT | - | 083 | 086.2 | 4.9 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | | IF | NERAS | Yes | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | MN452 | - | - | - | - | - | 4000 | FL 160 | - | - | 1.0 |
| | | TF | MN451 | - | 260 | 263.4 | 12.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | MN450 | - | 260 | 263.2 | 14.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | RAPOT | - | 355 | 358.1 | 4.7 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | | IF | RAPOT | - | - | - | - | - | 4000 | 5000 | 200 | - | - |
| | | TF | FN04R | - | 042 | 044.8 | 3.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | | TF | RW04R | Yes | 042 | 044.8 | 12.4 | - | - | - | - | -3.00 / 52 | 0.3 |
| | | TF | MN810 | Yes | 042 | 044.9 | 1.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | MN614 | - | - | - | - | R | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | | TF | NERAS | - | 116 | 118.7 | 22.0 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |

NICE COTE D'AZUR

SBAS FAS DATA BLOCK RNP Z RWY 04R

Inputdata

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

Outputdata

| | |
|----------------------|--|
| Data Block | 100E0D060C44D0000234 3005882CBB12244A1703 0316B21202D8D9023D81 2C016400C8AF52AE82EC |
| Calculated CRC Value | 52AE82EC |

RequiredAdditionalData

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

| RNP D RWY 22L-22R | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|--|--------------|--|--------------------------|-----|
| RMK | Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAG VAR 2025 3.0 E MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | REF NAV/VD : AZR Vertical angle (°) / TOH (ft) | Navigation Accuracy (NM) | |
| | HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | INA MUS | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - | |
| | | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 | |
| | | DF | MN261 | - | - | - | - | - | FL 080 | FL120 | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | MN260 | - | - | 071 | 074.5 | 11.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | SOTOX | - | - | 072 | 074.6 | 7.0 | - | FL 070 | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | NANAX | - | - | 347 | 350.1 | 5.0 | - | 3000 | 4000 | 200 | - | 1.0 |
| | | TF | NERAS | Yes | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | INA NERAS | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 | |
| | | DF | MN271 | - | - | - | - | - | 4000 | FL 100 | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | MN270 | - | - | 219 | 221.6 | 6.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | SOTOX | - | - | 263 | 265.9 | 7.0 | - | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| | | TF | NANAX | - | - | 347 | 350.1 | 5.0 | - | 3000 | 4000 | 200 | - | 1.0 |
| | | TF | NANAX | - | - | - | - | - | 3000 | 4000 | 4000 | 200 | - | - |
| | | TF | FN22D | - | - | 302 | 305.1 | 3.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | APCH | TF | MN22D | Yes | 302 | 305.1 | 6.0 | - | - | - | - | -3.00 / - | 0.3 | |
| | | DF | MN412 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | MN404 | - | - | 113 | 116.2 | 11.7 | - | - | - | 185 | - | 1.0 |
| | | TF | MN414 | - | - | 103 | 105.8 | 9.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | NERAS | - | - | 032 | 034.9 | 5.8 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| | | TF | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | TF | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| RNP Z RWY22L (AR) | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|-----------------------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------------|--------------------|------------------------------|--------------------------|
| RMK | Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MMN Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAG VAR 2025 3.0°E | REF NAV AID : AZR | |
| | | | | Yes | | | | | | | | Vertical angle (°)/ TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA MUS | IF | MUS | | Yes | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - |
| | FM | MUS | | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN261 | | - | - | - | - | - | FL 080 | FL 120 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN260 | | - | 071 | 074.5 | 11.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTOX | | - | 072 | 074.6 | 7.0 | - | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| | TF | NANAX | | - | 347 | 350.1 | 5.0 | - | 3000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | IN22Z | | - | 302 | 305.1 | 5.2 | - | 2000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | IF | NERAS | | Yes | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | FM | NERAS | | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN271 | | - | - | - | - | - | 4000 | FL 100 | - | - | 1.0 |
| INA NERAS | TF | MN270 | | - | 219 | 221.5 | 6.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTOX | | - | 263 | 265.9 | 7.0 | - | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| | TF | NANAX | | - | 347 | 350.1 | 5.0 | - | 3000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | IN22Z | | - | 302 | 305.1 | 5.2 | - | 2000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | IF | IN22Z | | - | - | - | - | - | 2000 | 3000 | 200 | - | - |
| | TF | F22LZ | | - | 302 | 305.1 | 3.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN904 | | - | 302 | 305.0 | 2.5 | - | - | - | 160 | -3.20 / 49 | 0.3 |
| | RF Center CMN03 Radius 1.37 NM | MN905 | | - | - | - | 1.9 | L | - | - | 160 | -3.20 / 49 | 0.3 |
| | TF | RW22L | | Yes | 222 | 224.9 | 1.3 | - | - | - | - | -3.20 / 49 | 0.3 |
| | FM | RW22L | | - | 222 | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| HLDG | | | | | | | | | | | | | |
| | | | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| RNP Z RWY22R (AR) | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--------------|------------------------------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|--------------------|--------------|--|
| RMK | Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAG VAR 2025 3.0°E | MAX IAS (kt) | REF NAV AID : AZR |
| | | | | | | | | | | | | Vertical angle (°) / TCH (ft) / Navigation Accuracy (NM) |
| | | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - |
| | | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | MN261 | - | - | - | - | - | FL 080 | FL 120 | - | 1.0 |
| | | TF | MN260 | - | 071 | 074.5 | 11.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | SOTOX | - | 072 | 074.6 | 7.0 | - | - | FL 070 | - | 1.0 |
| | | TF | NANAX | - | 347 | 350.1 | 5.0 | - | 3000 | 5000 | 200 | 1.0 |
| | | TF | IN22Z | - | 302 | 305.1 | 5.2 | - | 2000 | 3000 | - | 1.0 |
| | | IF | NERAS | Yes | - | - | - | - | 4000 | - | - | - |
| | | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | MN271 | - | - | - | - | - | 4000 | FL 100 | - | 1.0 |
| | | TF | MN270 | - | 219 | 221.5 | 6.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | SOTOX | - | 263 | 265.9 | 7.0 | - | - | FL 070 | - | 1.0 |
| | | TF | NANAX | - | 347 | 350.1 | 5.0 | - | 3000 | 5000 | 200 | 1.0 |
| | | TF | IN22Z | - | 302 | 305.1 | 5.2 | - | 2000 | 3000 | - | 1.0 |
| | | IF | IN22Z | - | - | - | - | - | 2000 | 3000 | 200 | - |
| | | TF | F22RZ | - | 302 | 305.1 | 3.1 | - | 2000 | 2000 | - | 1.0 |
| | | TF | MN900 | - | 302 | 305.0 | 2.6 | - | - | - | 160 | 0.3 |
| | | RF Center: OMN01 Radius: 1.37NM | MN901 | - | - | - | 1.9 | L | - | - | 160 | 0.3 |
| | | TF | RW22R | Yes | 222 | 224.9 | 1.2 | - | - | - | - | 0.3 |
| | | FM | RW22R | - | 222 | - | - | - | 3000 | 3000 | - | 1.0 |
| | | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

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

| SID RNAV RWY 04L/04R | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|--|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------------|--------------------|---------------------|
| RMK | GNSS ou/ or DME/DME/IRU (1) VA acceptable. (2) GNSS seulement / only. (3) DME NIZ requis pour / required for DME/DME/IRU. | | | | | | | | | MAG VAR 2025 3.0°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 |
| BASIP 8A (2) | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | VI | - | - | 129 | 132.4 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | MN149 | - | 067 | 069.7 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | USANO | - | 067 | 069.8 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TIVNO | - | 046 | 048.5 | 4.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BASIP | - | 046 | 048.6 | 10.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| PERUS 8A | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN047 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN064 | - | 209 | 211.8 | 5.4 | R | 5500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ORKAC | - | 305 | 308.1 | 7.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 317 | 320.4 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PERUS | - | 292 | 294.8 | 30.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| BODRU 8A | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN047 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN064 | - | 209 | 211.8 | 5.4 | R | 5500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ORKAC | - | 305 | 308.1 | 7.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 317 | 320.4 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BODRU | - | 312 | 315.2 | 22.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| BADOD 8A | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN047 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN064 | - | 209 | 211.8 | 5.4 | R | 5500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ORKAC | - | 305 | 308.1 | 7.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 317 | 320.4 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BADOD | - | 327 | 330.0 | 18.9 | - | - | - | - | 1.0 |

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

| SID RNAV RWY 04L/04R | | | | | | | | | | | |
|----------------------|--|-------|---|-----|-------|------|---|-------|---|--------------------|-------------------|
| RMK | GNSS <i>ou/ or</i> DME/DME/IRU (1) VA acceptable. (2) GNSS seulement / <i>only</i> . (3) DME NIZ requis pour / <i>required for</i> DME/DME/IRU. | | | | | | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | REF NAVAIID : AZR |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN047 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN064 | - | 209 | 211.8 | 5.4 | R | 5500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ORKAC | - | 305 | 308.1 | 7.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 317 | 320.4 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKTET | - | 344 | 346.8 | 33.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| IRMAR 8A | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN047 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN064 | - | 209 | 211.8 | 5.4 | R | 5500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ORKAC | - | 305 | 308.1 | 7.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | BARSO | - | 339 | 342.2 | 33.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IRMAR | - | 351 | 353.8 | 39.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| LANKO 8A | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN148 | - | 211 | 213.6 | 5.0 | R | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 211 | 213.6 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CUERS | - | 268 | 271.3 | 20.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANKO | - | 268 | 270.8 | 5.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| TURIL 8A | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN148 | - | 211 | 213.6 | 5.0 | R | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 211 | 213.6 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TURIL | - | 268 | 271.1 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| RUBIT 8A | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN148 | - | 211 | 213.6 | 5.0 | R | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 211 | 213.6 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |

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

| SID RNAV RWY 04L/04R | | | | | | | | | | | |
|----------------------|--|-------|---|-----|-------|------|---|------|---|------------------|-----|
| RMK | GNSS ou/ or DME/DME/IRU (1) VA acceptable. (2) GNSS seulement / only. (3) DME NIZ requis pour / required for DME/DME/IRU. | | | | | | | | | REF NAVAID : AZR | |
| | MAG VAR 2025 3.0°E | | | | | | | | | | |
| EPOLO 8A | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN148 | - | 211 | 213.6 | 5.0 | R | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 211 | 213.6 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EPOLO | - | 224 | 226.8 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| RUBAS 8A | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN148 | - | 211 | 213.6 | 5.0 | R | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 211 | 213.6 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBAS | - | 197 | 199.9 | 51.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| VAREK 8A | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN046 | - | 157 | 159.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 157 | 159.8 | 26.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAREK | - | 157 | 159.9 | 50.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| LONSU 8A | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN046 | - | 157 | 159.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 157 | 159.8 | 26.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 148 | 150.7 | 20.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| SODRI 8A | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN046 | - | 157 | 159.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 157 | 159.8 | 26.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SODRI | - | 096 | 098.8 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| LANKO 8B | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN147 | - | 184 | 186.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 184 | 186.7 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CUERS | - | 268 | 271.3 | 20.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANKO | - | 268 | 270.8 | 5.3 | - | - | - | - | 1.0 |

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

| SID RNAV RWY 04L/04R | | | | | | | | | | | |
|----------------------|--|-------|---|-----|-------|------|---|------|--------------------|-------------------|-----|
| RMK | GNSS ou/ or DME/DME/IRU (1) VA acceptable. (2) GNSS seulement / only. (3) DME NIZ requis pour / required for DME/DME/IRU. | | | | | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | REF NAVAIID : AZR | |
| TURIL 8B | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN147 | - | 184 | 186.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 184 | 186.7 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TURIL | - | 268 | 271.1 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| RUBIT 8B | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN147 | - | 184 | 186.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 184 | 186.7 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| EPOLO 8B | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN147 | - | 184 | 186.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 184 | 186.7 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EPOLO | - | 224 | 226.8 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| VAREK 8B | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN147 | - | 184 | 186.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 184 | 186.7 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 126 | 128.7 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAREK | - | 157 | 159.9 | 50.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| LONSU 8B | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN147 | - | 184 | 186.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 184 | 186.7 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 126 | 128.7 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 148 | 150.7 | 20.8 | - | - | - | - | 1.0 |

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

| SID RNAV RWY 04L/04R | | | | | | | | | | | |
|----------------------|--|-------|-----|-----|-------|------|---|------|--------------------|-------------------|-----|
| RMK | GNSS ou/ or DME/DME/IRU (1) VA acceptable. (2) GNSS seulement / only. (3) DME NIZ requis pour / required for DME/DME/IRU. | | | | | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | REF NAV AID : AZR | |
| SODRI 8B | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN147 | - | 184 | 186.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 184 | 186.7 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 126 | 128.7 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SODRI | - | 096 | 098.8 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| BADOD 8C (3) | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | VI | - | - | 129 | 132.4 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | MN149 | Yes | 067 | 069.7 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | DF | NIZ | - | - | - | - | L | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | BADOD | - | 307 | 310.5 | 41.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| OKTET 8C (3) | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | VI | - | - | 129 | 132.4 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | MN149 | Yes | 067 | 069.7 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | DF | NIZ | - | - | - | - | L | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | BARSO | - | 322 | 324.9 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKTET | - | 323 | 326.1 | 24.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| IRMAR 8C (3) | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | VI | - | - | 129 | 132.4 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | MN149 | Yes | 067 | 069.7 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | DF | NIZ | - | - | - | - | L | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | BARSO | - | 322 | 324.9 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IRMAR | - | 351 | 353.8 | 39.6 | - | - | - | - | 1.0 |

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

| SID RNAV RWY 22L/22R | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|----------------------------|----------|--------------------|--------------------|----------------------------|----------------|------------------------------|------------------------------|------------------|---------------------|
| RMK | GNSS ou/ or DME/DME/IRU (1) GNSS seulement / only. | | | MAG VAR 2025 3.0°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 |
| LANKO 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 218 | 221.1 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CUERS | - | 268 | 271.3 | 20.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANKO | - | 268 | 270.8 | 5.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| TURIL 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 218 | 221.1 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TURIL | - | 268 | 271.1 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| RUBIT 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 218 | 221.1 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| EPOLO 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 218 | 221.1 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EPOLO | - | 224 | 226.8 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |

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

| SID RNAV RWY 22L/22R | | | | | | | | | | |
|----------------------|--|----------------------------|---|-----|--------------------|----------------------------|---|------|-----|-------------------|
| RMK | GNSS ou/ou DME/DME/IRU (1) GNSS seulement / only. | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | | | REF NAVAIID : AZR |
| RUBAS 8X | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 218 | 221.1 | 23.5 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBAS | - | 197 | 199.9 | 51.0 | - | - | - | 1.0 |
| VAREK 8X | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | 210 | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 148 | 150.9 | 25.3 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAREK | - | 157 | 159.9 | 50.5 | - | - | - | 1.0 |
| LONSU 8X | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | 210 | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 148 | 150.9 | 25.3 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 148 | 150.7 | 20.8 | - | - | - | 1.0 |
| SODRI 8X | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | 210 | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 148 | 150.9 | 25.3 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SODRI | - | 096 | 098.8 | 25.8 | - | - | - | 1.0 |
| LANKO 8Y | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 181 | 184.5 | 11.6 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CUERS | - | 268 | 271.3 | 20.5 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANKO | - | 268 | 270.8 | 5.3 | - | - | - | 1.0 |

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

| SID RNAV RWY 22L/22R | | | | | | | | | | |
|----------------------|--|----------------------------|---|-----|--------------------|----------------------------|---|------|-------------------|-----|
| RMK | GNSS ou/ou DME/DME/IRU (1) GNSS seulement / only. | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | | REF NAVAIID : AZR | |
| TURIL 8Y | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 181 | 184.5 | 11.6 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TURIL | - | 268 | 271.1 | 17.0 | - | - | - | 1.0 |
| RUBIT 8Y | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 181 | 184.5 | 11.6 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | 1.0 |
| EPOLO 8Y | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 181 | 184.5 | 11.6 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EPOLO | - | 224 | 226.8 | 25.7 | - | - | - | 1.0 |
| VAREK 8Y | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 181 | 184.5 | 11.6 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 126 | 128.7 | 16.9 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAREK | - | 157 | 159.9 | 50.5 | - | - | - | 1.0 |
| LONSU 8Y | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 181 | 184.5 | 11.6 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 126 | 128.7 | 16.9 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 148 | 150.7 | 20.8 | - | - | - | 1.0 |

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

| SID RNAV RWY 22L/22R | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|----------------------------|--------------------|-----|-------|----------------------------|---|-------|-------|------------------|-----|
| RMK | GNSS ou/ or DME/DME/IRU (1) GNSS seulement / only. | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | | | | | REF NAVAID : AZR | |
| SODRI 8Y | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 181 | 184.5 | 11.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 126 | 128.7 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SODRI | - | 096 | 098.8 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| IRMAR 8P | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN250 | - | 069 | 072.0 | 5.8 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | BARSO | - | 328 | 331.4 | 38.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IRMAR | - | 351 | 353.8 | 39.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| BASIP 8X (1) | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN246 | - | 102 | 105.0 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN248 | - | 067 | 069.9 | 5.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | USANO | - | 048 | 051.3 | 16.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TIVNO | - | 046 | 048.5 | 4.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BASIP | - | 046 | 048.6 | 10.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| OKTET 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN224 | - | 192 | 195.0 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN226 | - | 282 | 285.2 | 5.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 330 | 332.6 | 28.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKTET | - | 344 | 346.8 | 33.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| OKTET 8Z | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN246 | - | 102 | 105.0 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN248 | Yes | 067 | 069.9 | 5.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NIZ | - | - | - | - | L | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | BARSO | - | 322 | 324.9 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKTET | - | 323 | 326.1 | 24.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| IRMAR 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN224 | - | 192 | 195.0 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN226 | - | 282 | 285.2 | 5.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN228 | - | 347 | 349.7 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BARSO | - | 347 | 349.7 | 30.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IRMAR | - | 351 | 353.8 | 39.6 | - | - | - | - | 1.0 |

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

| SID RNAV RWY 22L/22R | | | | | | | | | | |
|----------------------|--|----------------------------|-----|-----|--------------------|----------------------------|---|-------|-------------------|-----|
| RMK | GNSS ou/ou DME/DME/IRU (1) GNSS seulement / only. | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | | REF NAVAIID : AZR | |
| IRMAR 8Z | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN246 | - | 102 | 105.0 | 5.1 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN248 | Yes | 067 | 069.9 | 5.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NIZ | - | - | - | - | L | - | FL100 | 1.0 |
| - | TF | BARSO | - | 322 | 324.9 | 27.4 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IRMAR | - | 351 | 353.8 | 39.6 | - | - | - | 1.0 |
| PERUS 8X | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN224 | - | 192 | 195.0 | 3.3 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN226 | - | 282 | 285.2 | 5.4 | R | FL070 | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 330 | 332.6 | 28.1 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PERUS | - | 292 | 294.8 | 30.7 | - | - | - | 1.0 |
| BODRU 8X | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN224 | - | 192 | 195.0 | 3.3 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN226 | - | 282 | 285.2 | 5.4 | R | FL070 | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 330 | 332.6 | 28.1 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BODRU | - | 312 | 315.2 | 22.7 | - | - | - | 1.0 |
| BADOD 8X | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN224 | - | 192 | 195.0 | 3.3 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN226 | - | 282 | 285.2 | 5.4 | R | FL070 | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 330 | 332.6 | 28.1 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BADOD | - | 327 | 330.0 | 18.9 | - | - | - | 1.0 |
| BADOD 8Z | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222 22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5 MN221 : 3.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN246 | - | 102 | 105.0 | 5.1 | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN248 | Yes | 067 | 069.9 | 5.7 | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NIZ | - | - | - | - | L | - | FL100 | 1.0 |
| - | TF | BADOD | - | 307 | 310.5 | 41.2 | - | - | - | 1.0 |

NICE COTE D'AZUR
STAR RNAV EAST RWY ALL
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV EAST RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------------|---------------|--------------------------|
| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 3,0° 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) |
| HLDG | - | AMGEL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| OZMIC 8R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | OZMIC | - | - | - | - | - | - | FL 170 | - | - |
| - | TF | OTOKE | - | 218 | 221.5 | 5.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN800 | - | 218 | 221.4 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERAS | - | 296 | 299.5 | 5.6 | R | 4000 | - | - | 1.0 |
| BORDI 8R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BORDI | - | - | - | - | - | - | FL 170 | - | - |
| - | TF | AMGEL | - | 232 | 235.1 | 20,0 | - | FL 130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MIKRU | - | 138 | 140.9 | 11.8 | - | FL 110 | - | - | 1.0 |
| - | TF | OTOKE | - | 106 | 109.4 | 27,0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN800 | - | 218 | 221.4 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERAS | - | 296 | 299.5 | 5.6 | R | 4000 | - | - | 1.0 |
| VEVAR 8R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEVAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | GAPDO | - | 167 | 170.3 | 35.6 | - | FL 200 | FL 220 | - | 1.0 |
| - | TF | AMGEL | - | 154 | 157.0 | 24.9 | - | FL 140 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MIKRU | - | 138 | 140.9 | 11.8 | - | FL 110 | - | - | 1.0 |
| - | TF | OTOKE | - | 106 | 109.4 | 27,0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN800 | - | 218 | 221.4 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERAS | - | 296 | 299.5 | 5.6 | R | 4000 | - | - | 1.0 |
| LONSU 8R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LONSU | - | - | - | - | - | - | FL 170 | - | - |
| - | TF | KESAK | - | 003 | 006.3 | 31.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN800 | - | 297 | 299.6 | 8.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERAS | - | 296 | 299.5 | 5.6 | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| SODRI 8R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SODRI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | KESAK | - | 323 | 325.7 | 20.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN800 | - | 297 | 299.6 | 8.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERAS | - | 296 | 299.5 | 5.6 | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| KERIT 8R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | KERIT | - | - | - | - | - | - | FL 170 | - | - |
| - | TF | KESAK | - | 261 | 263.6 | 21.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN800 | - | 297 | 299.6 | 8.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERAS | - | 296 | 299.5 | 5.6 | - | 4000 | - | - | 1.0 |

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

| STAR RNAV WEST RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------------|---------------|--------------------------|
| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 3,0° 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) |
| NISAR 8T | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NISAR | - | - | - | - | - | - | FL 340 | - | - |
| - | TF | TUPOX | - | 152 | 155.2 | 34.3 | - | FL 200 | FL 320 | - | 1.0 |
| - | TF | AMFOU | - | 124 | 126.7 | 38,0 | - | - | FL 160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| NISAR 8R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NISAR | - | - | - | - | - | - | FL 340 | - | - |
| - | TF | XIRBI | - | 128 | 131.3 | 11.1 | - | - | FL 320 | - | 1.0 |
| - | TF | DOTIG | - | 139 | 141.5 | 16.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VEDIK | - | 139 | 142,0 | 22.8 | - | FL 200 | FL 240 | - | 1.0 |
| - | TF | AMFOU | - | 139 | 142.3 | 19.8 | - | - | FL 160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| TUPOX 8T | | | | | | | | | | | |
| - | TF | TUPOX | - | - | - | - | - | FL 200 | FL 320 | - | - |
| - | TF | AMFOU | - | 124 | 126.7 | 38,0 | - | - | FL 160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| XIRBI 8R | | | | | | | | | | | |
| - | TF | XIRBI | - | - | - | - | - | - | FL 320 | - | - |
| - | TF | DOTIG | - | 139 | 141.5 | 16.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VEDIK | - | 139 | 142,0 | 22.8 | - | FL 200 | FL 240 | - | 1.0 |
| - | TF | AMFOU | - | 139 | 142.3 | 19.8 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| ABDIL 8R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ABDIL | - | - | - | - | - | - | FL 190 | - | - |
| - | TF | GIROL | - | 132 | 134.9 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AMFOU | - | 132 | 135.2 | 40,0 | - | - | FL 160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| ABDIL 8T | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ABDIL | - | - | - | - | - | - | FL 190 | - | - |
| - | TF | TUPOX | - | 163 | 166.0 | 10.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AMFOU | - | 124 | 126.7 | 38.0 | - | - | FL 160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| PERUS 8R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | PERUS | - | - | - | - | - | - | FI 190 | - | - |
| - | TF | AMFOU | - | 177 | 180.2 | 33.5 | - | - | FL 160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| BIRGO 8R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIRGO | - | - | - | - | - | - | FL 110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 088 | 091.0 | 21.3 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| ABLAK 8R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ABLAK | - | - | - | - | - | - | FL 220 | - | - |
| - | TF | ABILI | - | 066 | 068.8 | 11.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AMFOU | - | 082 | 84.7 | 18.7 | - | - | FL 160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |

NICE COTE D'AZUR

Fréquences / Frequencies

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

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

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

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

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

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

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

RNAV 1
GNSS ou / or DME/DME/IRU



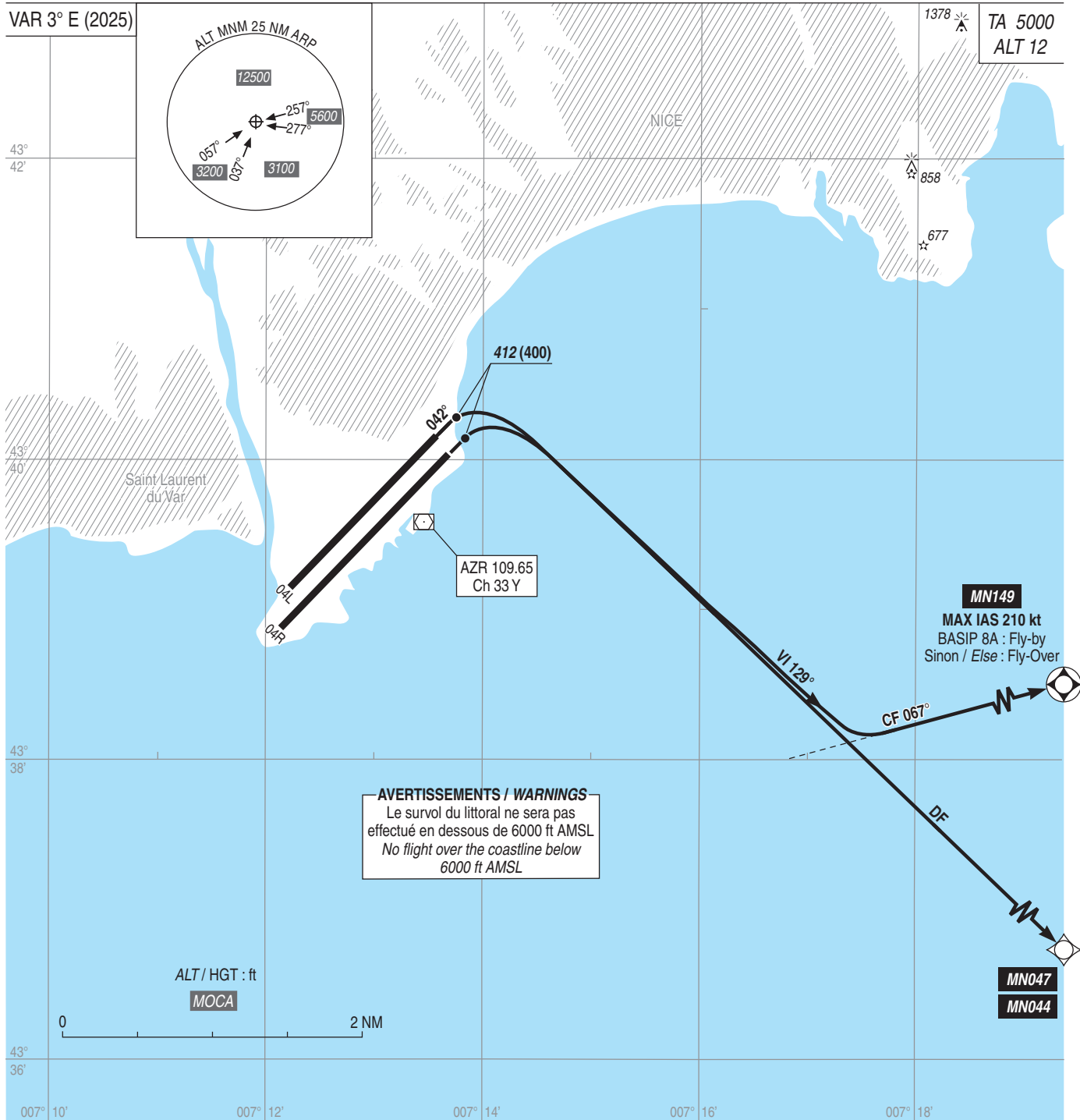
AVERTISSEMENTS / WARNINGS
 Les trajectoires écourtées sont couvertes par les AMA indiquées.
 Shortened routes are covered by the AMAs indicated.

(1) SID BASIP 8A : GNSS seulement / only.
 (2) SID BADOD 8C, OKTET 8C et / and IRMAR 8C ;
 DME NIZ requis pour / required for DME/DME/IRU

Panne de radiocommunications :
 Voir consignes particulières AD 2 LFMN.22

Radiocommunication failure:
 See particular instructions AD 2 LFMN.22

NICE COTE D'AZUR
Départs RNAV initiaux RWY 04L/R
Initial RNAV departures RWY 04L/R



Pente théorique de montée : 5.8 % jusqu'à 1000 ft.

Theoretical climb gradient : 5.8 % until 1000 ft.

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

| SID RNAV RWY 04L-04R | | | |
|------------------------------|--|-----------------------------------|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1, <u>GNS</u> ou / or DME/DME/IRU. | | |
| Climb gradient | <p>Pour tous les départs RWY <u>04L</u> et RWY <u>04R</u>, la pente initiale théorique de montée est de 5,8 % jusqu'à 1000 ft déterminée par un point coté culminant 863 ft à 4NM de la DER dans l'axe de piste, ensuite la pente théorique minimale réglementaire de 3,3 % s'applique. Voir description des SID pour d'éventuelles pentes complémentaires.</p> <p><i>For all outbound traffic from RWY <u>04L</u> and RWY <u>04R</u>, the initial theoretical climb gradient is 5.8 % up to 1000 ft due to terrain 863 ft at 4NM from DER on the runway axis, then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies. See SID description for additional climb gradient.</i></p> | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP | | |
| SID | Itinéraires / Routes | Clr Initiale Initial clearance | RMK |
| PERUS 8A RFL > 135 | <p>Monter sur la route <u>042</u>, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MNO47, puis tourner à droite vers MNO64 à 5500 ft MNM, puis tourner à droite vers ORKAC au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et PERUS.</p> <p>En cas d'impossibilité à maintenir la pente ATS de 7,9 %, aviser le contrôle et maintenir la pente obstacles de 5,8 % jusqu'à 4000 ft.</p> <p><i>Climb on track <u>042</u>, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MNO47, then turn right to MNO64 at 5500 ft MNM, then turn right to ORKAC at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and PERUS. If maintaining ATS gradient 7.9 % is impossible, advise ATC and maintain obstacle climb gradient 5.8 % up to 4000 ft.</i></p> | FL 130 | Pente ATS / ATS slope : 7.9 %. Jusqu'à / Up to : FL 070. |
| BODRU 8A RFL > 195 | <p>Monter sur la route <u>042</u>, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MNO47, puis tourner à droite vers MNO64 à 5500 ft MNM, puis tourner à droite vers ORKAC au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et BODRU.</p> <p>En cas d'impossibilité à maintenir la pente ATS de 7,9 %, aviser le contrôle et maintenir la pente obstacles de 5,8 % jusqu'à 4000 ft.</p> <p><i>Climb on track <u>042</u>, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MNO47, then turn right to MNO64 at 5500 ft MNM, then turn right to ORKAC at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and BODRU. If maintaining ATS gradient 7.9 % is impossible, advise ATC and maintain obstacle climb gradient 5.8 % up to 4000 ft.</i></p> | FL 130 | Pente ATS / ATS slope : 7.9 %. Jusqu'à / Up to : FL 070. |
| BADOD 8A RFL > 195 | <p>Monter sur la route <u>042</u>, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MNO47, puis tourner à droite vers MNO64 à 5500 ft MNM, puis tourner à droite vers ORKAC au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et BADOD.</p> <p>En cas d'impossibilité à maintenir la pente ATS de 7,9 %, aviser le contrôle et maintenir la pente obstacles de 5,8 % jusqu'à 4000 ft.</p> <p><i>Climb on track <u>042</u>, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MNO47, then turn right to MNO64 at 5500 ft MNM, then turn right to ORKAC at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and BADOD. If maintaining ATS gradient 7.9 % is impossible, advise ATC and maintain obstacle climb gradient 5.8 % up to 4000 ft.</i></p> | FL 130 | Pente ATS / ATS slope : 7.9 %. Jusqu'à / Up to : FL 070. |
| OKTET 8A RFL > 195 | <p>Monter sur la route <u>042</u>, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MNO47, puis tourner à droite vers MNO64 à 5500 ft MNM, puis tourner à droite vers ORKAC au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et OKTET.</p> <p>En cas d'impossibilité à maintenir la pente ATS de 7,9 %, aviser le contrôle et maintenir la pente obstacles de 5,8 % jusqu'à 4000 ft.</p> <p><i>Climb on track <u>042</u>, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MNO47, then turn right to MNO64 at 5500 ft MNM, then turn right to ORKAC at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and OKTET. If maintaining ATS gradient 7.9 % is impossible, advise ATC and maintain obstacle climb gradient 5.8 % up to 4000 ft.</i></p> | FL 130 | Pente ATS / ATS slope : 7.9 %. Jusqu'à / Up to : FL 070. |

NICE COTE D'AZUR
SID RNAV RWY 04 L/R

| SID | Itinéraires / Routes | Clr Initiale Initial clearance | RMK |
|--|--|-----------------------------------|--|
| IRMAR 8A RFL > 195 | Monter sur la route 042° , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN047, puis tourner à droite vers MN064 à 5500 ft MNM, puis tourner à droite vers ORKAC au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, BARSO et IRMAR. En cas d'impossibilité à maintenir la pente ATS de 7,9%, aviser le contrôle et maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 6000 ft. <i>Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN047, then turn right to MN064 at 5500 ft MNM, then turn right to ORKAC at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, BARSO and IRMAR. If maintaining ATS gradient 7.9% is impossible, advise ATC and maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.</i> | FL 130 | Pente ATS : 7.9 %. Jusqu'à / Up to : FL 070. |
| LANKO 8A Réservé réacteurs / Reserved for jets RFL < 195 | Monter sur la route 042° , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner à droite vers MN148 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, CUERS et LANKO. <i>Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then turn right to MN148 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, CUERS and LANKO.</i> | FL 100 | |
| TURIL 8A Réservé réacteurs / Reserved for jets RFL > 195 | Monter sur la route 042° , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner à droite vers MN148 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, RUBIT et TURIL. <i>Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then turn right to MN148 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, RUBIT and TURIL.</i> | FL 100 | |
| RUBIT 8A Réservé réacteurs / Reserved for jets RFL < 115 Réservé / Reserved destination LFTH | Monter sur la route 042° , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner à droite vers MN148 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP et RUBIT. <i>Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then turn right to MN148 at 6000 ft, MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP and RUBIT.</i> | FL 100 | |
| EPOLO 8A Réservé réacteurs / Reserved for jets RFL > 125 | Monter sur la route 042° , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner à droite vers MN148 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO et EPOLO. <i>Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then turn right to MN148 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO and EPOLO.</i> | FL 100 | |
| RUBAS 8A Réservé réacteurs / Reserved for jets RFL > 195 | Monter sur la route 042° , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner à droite vers MN148 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO et RUBAS. <i>Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then turn right to MN148 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO and RUBAS.</i> | FL 100 | |
| VAREK 8A Réservé réacteurs / Reserved for jets | Monter sur la route 042° , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN046 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD et VAREK. <i>Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN046 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD and VAREK.</i> | FL 100 | |

NICE COTE D'AZUR
SID RNAV RWY 04 L/R

| SID | Itinéraires / Routes | Clr Initiale Initial clearance | RMK |
|--|--|-----------------------------------|-----|
| LONSU 8A Réservé réacteurs / Reserved for jets | Monter sur la route 042 , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN046 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU et LONSU. <i>Climb on track 042, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN046 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU and LONSU.</i> | FL 100 | |
| SODRI 8A Réservé réacteurs / Reserved for jets | Monter sur la route 042 , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN046 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU et SODRI. <i>Climb on track 042, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN046 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU and SODRI.</i> | FL 100 | |
| LANKO 8B Réservé hélices / Reserved for propellers RFL < 195 | Monter sur la route 042 , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN147 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, CUERS et LANKO. <i>Climb on track 042, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN147 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, CUERS and LANKO.</i> | FL 070 | |
| TURIL 8B Réservé hélices / Reserved for propellers RFL > 195 | Monter sur la route 042 , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN147 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, RUBIT et TURIL. <i>Climb on track 042, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN147 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, RUBIT and TURIL.</i> | FL 070 | |
| RUBIT 8B Réservé hélices / Reserved for propellers RFL < 115 Réservé / Reserved destination LFTH | Monter sur la route 042 , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN147 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP et RUBIT. <i>Climb on track 042, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN147 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP and RUBIT.</i> | FL 070 | |
| EPOLO 8B Réservé hélices / Reserved for propellers RFL > 125 | Monter sur la route 042 , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN147 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO et EPOLO. <i>Climb on track 042, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN147 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO and EPOLO.</i> | FL 070 | |
| VAREK 8B Réservé hélices / Reserved for propellers | Monter sur la route 042 , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN147 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD et VAREK. <i>Climb on track 042, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN147 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD and VAREK.</i> | FL 070 | |

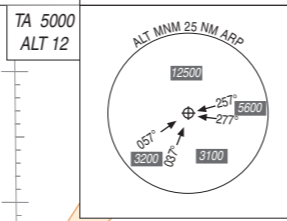
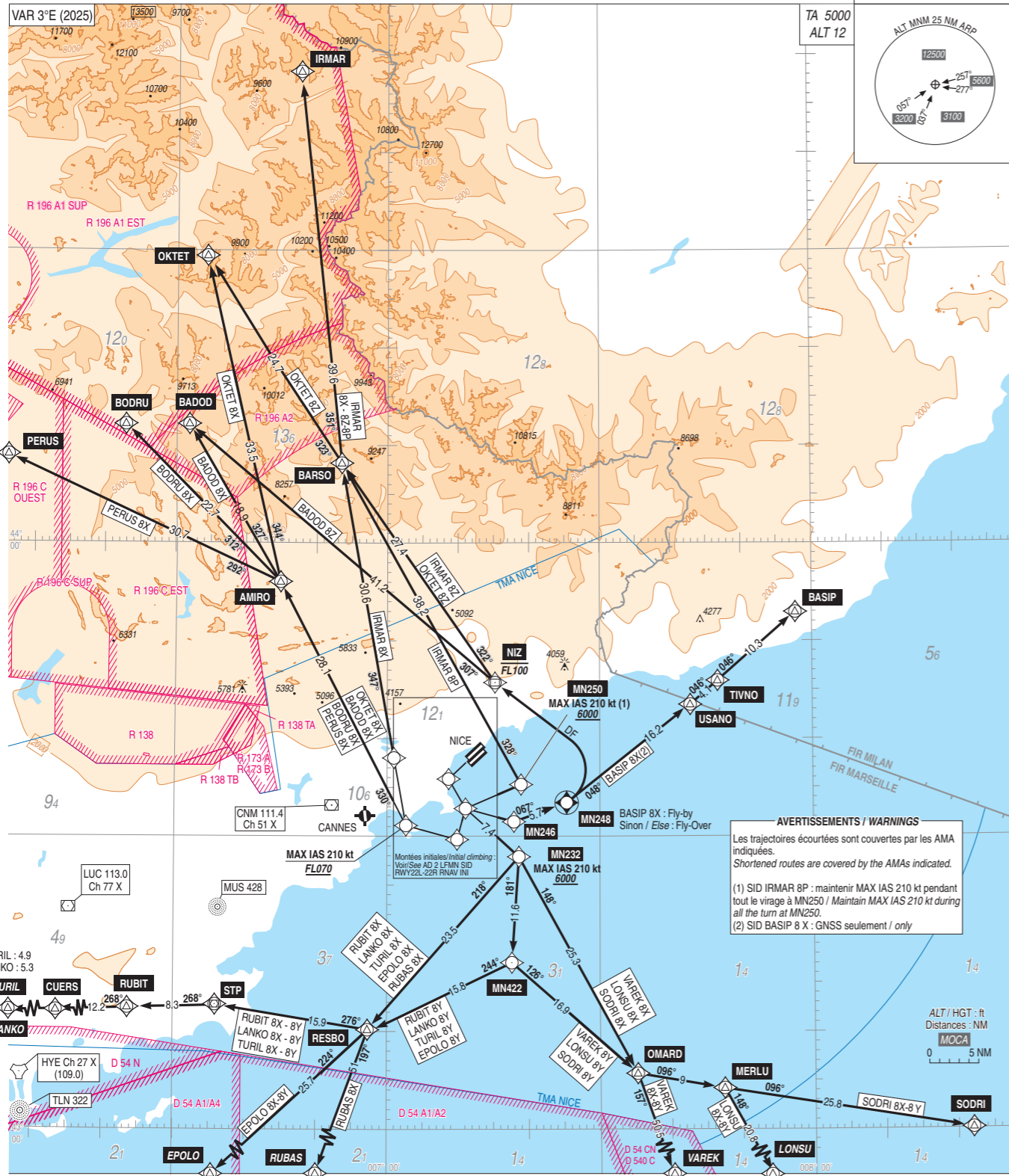
NICE COTE D'AZUR
SID RNAV RWY 04 L/R

| SID | Itinéraires / Routes | Clr Initiale Initial clearance | RMK |
|--|---|--|--|
| LONSU 8B Réservé hélices / Reserved for propellers | Monter sur la route 042° , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN147 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD, MERLU et LONSU. <i>Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN147 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD, MERLU and LONSU.</i> | FL 070 | |
| SODRI 8B Réservé hélices / Reserved for propellers | Monter sur la route 042° , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN147 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210kt, MN422, OMARD, MERLU et SODRI. <i>Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN147 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD, MERLU and SODRI.</i> | FL 070 | |
| BASIP 8A | Monter sur la route 042° , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite et continuer au cap 129° jusqu'à interception de la route 067° vers MN149, MAX IAS 210 kt, USANO, TIVNO et BASIP. <i>Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right and continue on heading 129° until interception of course 067° to MN149, MAX IAS 210 kt, USANO, TIVNO and BASIP.</i> | FL 100 (Réacteurs / Jets) FL 070 (Hélices / Propellers) | GNSS seulement / only |
| BADOD 8C RFL > 195 | Monter sur la route 042° , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite et continuer au cap 129° jusqu'à interception de la route 067° vers MN149 , MAX IAS 210 kt, puis tourner à gauche direct vers NIZ au FL100 MAX, puis vers BADOD . Maintenir la pente obstacles 5,8% jusqu'à 6000 ft. <i>Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right and continue on heading 129° until interception of course 067° to MN149, MAX IAS 210 kt, then turn left direct to NIZ at FL100 MAX, then to BADOD. Maintain obstacles climb gradient 5.8% up to 6000 ft.</i> | Par / By ATC | DME NIZ requis pour / required for DME/DME/IRU. |
| OKTET 8C RFL > 195 | Monter sur la route 042° , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite et continuer au cap 129° jusqu'à interception de la route 067° vers MN149 , MAX IAS 210 kt, puis tourner à gauche direct vers NIZ au FL100 MAX, puis vers BARSO et OKTET . Maintenir la pente obstacles 5,8% jusqu'à 6000 ft. <i>Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right and continue on heading 129° until interception of course 067° to MN149, MAX IAS 210 kt, then turn left direct to NIZ at FL100 MAX, then to BARSO and OKTET. Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.</i> | Par / By ATC | DME NIZ requis pour / required for DME/DME/IRU. |
| IRMAR 8C RFL > 195 | Monter sur la route 042° , à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite et continuer au cap 129° jusqu'à interception de la route 067° vers MN149 , MAX IAS 210 kt, puis tourner à gauche direct vers NIZ au FL100 MAX, puis vers BARSO et IRMAR . Maintenir la pente obstacles 5,8% jusqu'à 6000 ft. <i>Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right and continue on heading 129° until interception of course 067° to MN149, MAX IAS 210 kt, then turn left direct to NIZ at FL100 MAX, then to BARSO and IRMAR. Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.</i> | Par / By ATC | DME NIZ requis pour / required for DME/DME/IRU. |

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

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

RNAV 1
GNSS ou / or DME/DME/IRU



AVERTISSEMENTS / WARNINGS
Les trajectoires écourtées sont couvertes par les AMA indiquées.
Shortened routes are covered by the AMAs indicated.
(1) SID IRMAR 8P : maintenir MAX IAS 210 kt pendant tout le virage à MN250 / Maintain MAX IAS 210 kt during all the turn at MN250.
(2) SID BASIP 8 X : GNSS seulement / only

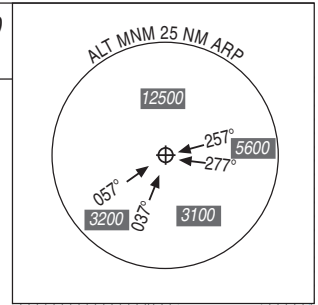
Panne de radiocommunication :
Voir consignes particulières AD 2 LFMN.22

Radiocommunication failure:
See particular instructions AD 2 LFMN.22

NICE COTE D'AZUR
Départs RNAV initiaux RWY 22L /R
Initial RNAV departures RWY 22L/R

VAR 3° E (2025)

TA 5000
ALT 12

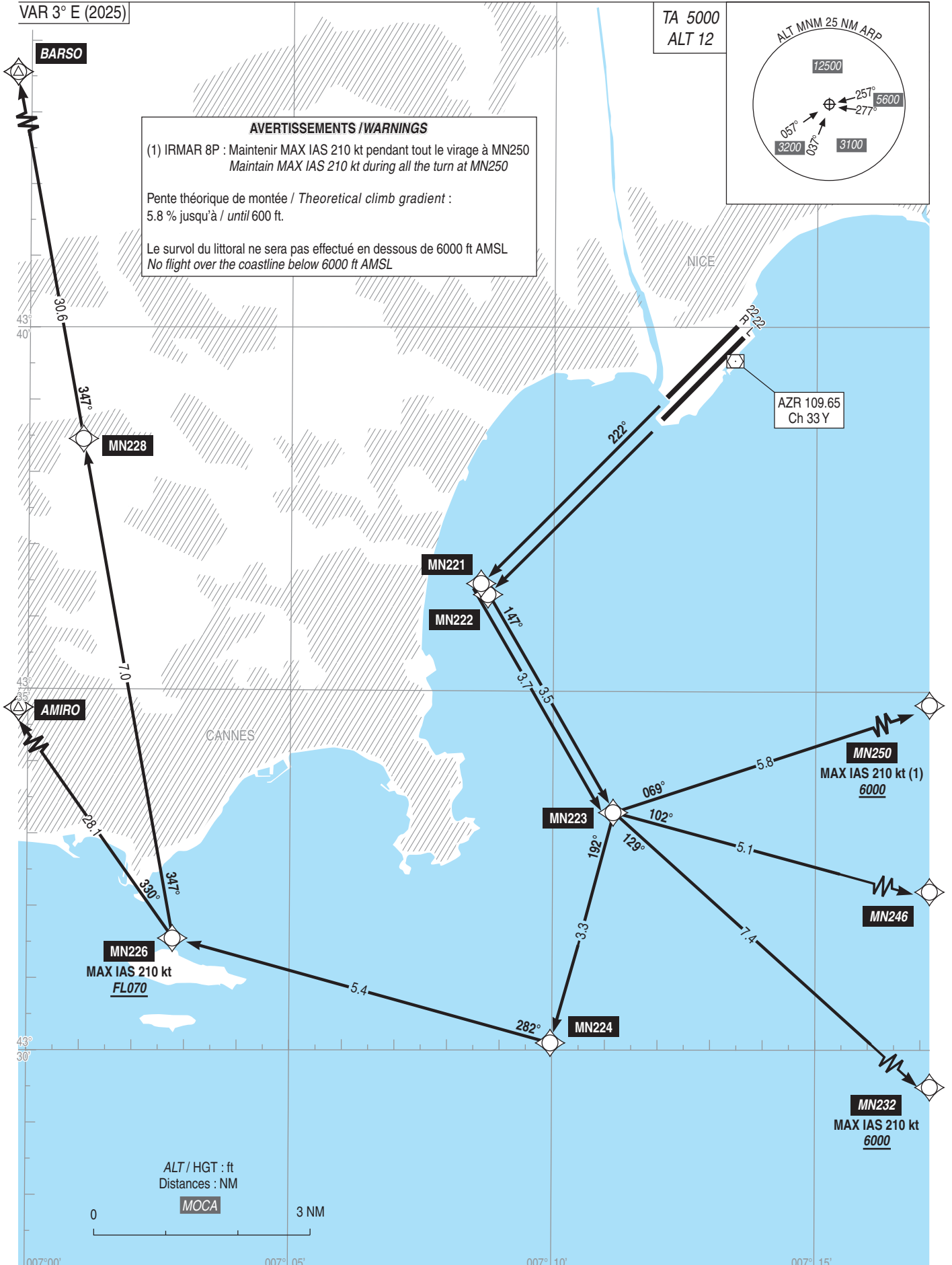


AVERTISSEMENTS / WARNINGS

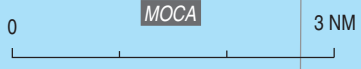
(1) IRMAR 8P : Maintenir MAX IAS 210 kt pendant tout le virage à MN250
Maintain MAX IAS 210 kt during all the turn at MN250

Pente théorique de montée / *Theoretical climb gradient* :
5.8 % jusqu'à / *until* 600 ft.

Le survol du littoral ne sera pas effectué en dessous de 6000 ft AMSL
No flight over the coastline below 6000 ft AMSL



ALT / HGT : ft
Distances : NM



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

| SID RNAV RWY 22L-22R | | | |
|---|---|--|-----|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1, <u>GNSS ou / or DME/DME/IRU.</u> | | |
| Climb gradient | <p>Pour tous les départs RWY 22L et RWY 22R, la pente initiale de montée théorique est de 5,8% jusqu'à 600 ft déterminée par la présence éventuelle de bateaux aux abords de l'aérodrome, ensuite la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique. Voir description des SID pour d'éventuelles pentes complémentaires.</p> <p><i>For all outbound departures from RWY 22L and RWY 22R, the initial theoretical climb gradient is 5,8% up to 600 ft due to potential boats in the vicinity of the aerodrome, then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies. See SID description for occasional climb gradients.</i></p> | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i> | | |
| | | | |
| SID | Itinéraires / Routes | Clr Initiale <i>Initial clearance</i> | RMK |
| LANKO 8X Réservé réacteurs / <i>Reserved for jets</i> RFL < 195 | <p>Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route <u>222°</u> (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, <u>CUERS</u> et LANKO.</p> <p><i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track <u>222°</u> (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, <u>CUERS</u> and LANKO.</i></p> | FL 100 | |
| TURIL 8X Réservé réacteurs / <i>Reserved for jets</i> RFL > 195 | <p>Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route <u>222°</u> (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, RUBIT et TURIL.</p> <p><i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track <u>222°</u> (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, RUBIT and TURIL.</i></p> | FL 100 | |
| RUBIT 8X Réservé réacteurs / <i>Reserved for jets</i> RFL < 115 Réservé / <i>Reserved</i> destination LFTH | <p>Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route <u>222°</u> (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP et RUBIT.</p> <p><i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track <u>222°</u> (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP and RUBIT.</i></p> | FL 100 | |
| EPOLO 8X Réservé réacteurs / <i>Reserved for jets</i> RFL > 125 | <p>Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route <u>222°</u> (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, et EPOLO.</p> <p><i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track <u>222°</u> (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO and EPOLO.</i></p> | FL 100 | |

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

| SID | Itinéraires / Routes | Clr Initiale Initial clearance | RMK |
|---|--|-----------------------------------|-----|
| RUBAS 8X Réservé réacteurs / Reserved for jets RFL > 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, et RUBAS. <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO and RUBAS.</i> | FL 100 | |
| VAREK 8X Réservé réacteurs / Reserved for jets | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD et VAREK. <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD and VAREK.</i> | FL 100 | |
| LONSU 8X Réservé réacteurs / Reserved for jets | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU et LONSU. <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU and LONSU.</i> | FL 100 | |
| SODRI 8X Réservé réacteurs / Reserved for jets | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU et SODRI. <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU and SODRI.</i> | FL 100 | |
| LANKO 8Y Réservé hélices / Reserved for propellers RFL < 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, CUERS et LANKO. <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, CUERS and LANKO.</i> | FL 070 | |
| TURIL 8Y Réservé hélices / Reserved for propellers RFL > 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, RUBIT et TURIL. <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, RUBIT and TURIL.</i> | FL 070 | |

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

| SID | Itinéraires / Routes | Clr Initiale Initial clearance | RMK |
|--|---|--|---|
| RUBIT 8Y Réservé hélices / Reserved for propellers RFL < 115 Réservé / Reserved destination LFTH | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP et RUBIT. <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP and RUBIT.</i> | FL 070 | |
| EPOLO 8Y Réservé hélices / Reserved for propellers RFL > 125 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO et EPOLO. <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO and EPOLO.</i> | FL 070 | |
| VAREK 8Y Réservé hélices / Reserved for propellers | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD et VAREK. <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD and VAREK.</i> | FL 070 | |
| LONSU 8Y Réservé hélices / Reserved for propellers | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD MERLU et LONSU. <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD, MERLU and LONSU.</i> | FL 070 | |
| SODRI 8Y Réservé hélices / Reserved for propellers | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD, MERLU et SODRI. <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD, MERLU and SODRI.</i> | FL 070 | |
| IRMAR 8P RFL > 195 Hautes performances / High performances | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN250 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, puis tourner à gauche vers BARSO et IRMAR. En cas d'impossibilité à maintenir la pente ATS de 9%, aviser le contrôle et maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 6000 ft. <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN250 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, then turn left to BARSO and IRMAR. If maintaining ATS gradient 9% is impossible, advise ATC and maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.</i> | FL 130 | Pente ATS / ATS slope : 9%. Jusqu'à / Up to : FL 100 |
| BASIP 8X | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN246, MN248, USANO, TIVNO et BASIP. <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN246, MN248, USANO, TIVNO and BASIP.</i> | FL 100 (Réacteurs / Jets) FL 070 (Hélices / Propellers) | GNSS seulement / only |
| OKTET 8X RFL > 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN224, puis tourner à droite vers MN226 au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et OKTET. Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 4000 ft. <i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN224, then turn right to MN226 at FLO70 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and OKTET. Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 4000 ft.</i> | FL 130 | |

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

| SID | Itinéraires / Routes | Clr Initiale Initial clearance | RMK |
|------------------------------|---|-----------------------------------|-----|
| OKTET 8Z RFL > 195 | <p>Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN246, MN248, puis tourner à gauche direct vers NIZ au FL100 MAX, puis vers BARSO et OKTET. Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 6000 ft.</p> <p><i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN246, MN248, then turn left direct to NIZ at FL100 MAX, then to BARSO and OKTET. Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.</i></p> | Par / By ATC | |
| IRMAR 8X RFL > 195 | <p>Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN224, puis tourner à droite vers MN226 au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, puis vers MN228, BARSO et IRMAR. Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 6000 ft.</p> <p><i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN224, then turn right to MN226 at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, then to MN228, BARSO and IRMAR. Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.</i></p> | FL 130 | |
| IRMAR 8Z RFL > 195 | <p>Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN246, MN248, puis tourner à gauche direct vers NIZ au FL100 MAX, puis vers BARSO et IRMAR. Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 6000 ft.</p> <p><i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN246, MN248, then turn left direct to NIZ at FL100 MAX, then to BARSO and IRMAR. Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.</i></p> | Par / By ATC | |
| PERUS 8X RFL > 135 | <p>Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN224, puis tourner à droite vers MN226 au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et PERUS. Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 4000 ft.</p> <p><i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN224, then turn right to MN226 at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and PERUS. Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 4000 ft.</i></p> | FL 130 | |
| BODRU 8X RFL > 195 | <p>Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN224, puis tourner à droite vers MN226 au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et BODRU. Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 4000 ft.</p> <p><i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN224, then turn right to MN226 at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and BODRU. Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 4000 ft.</i></p> | FL 130 | |
| BADOD 8X RFL > 195 | <p>Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN224, puis tourner à droite vers MN226 au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et BADOD. Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 4000 ft.</p> <p><i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN224, then turn right to MN226 at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and BADOD. Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 4000 ft.</i></p> | FL 130 | |
| BADOD 8Z RFL > 195 | <p>Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN246, MN248, puis tourner à gauche direct vers NIZ au FL100 MAX, puis vers BADOD. Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 6000 ft.</p> <p><i>Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN246, MN248, then turn left direct to NIZ at FL100 MAX, then to BADOD. Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.</i></p> | Par / By ATC | |

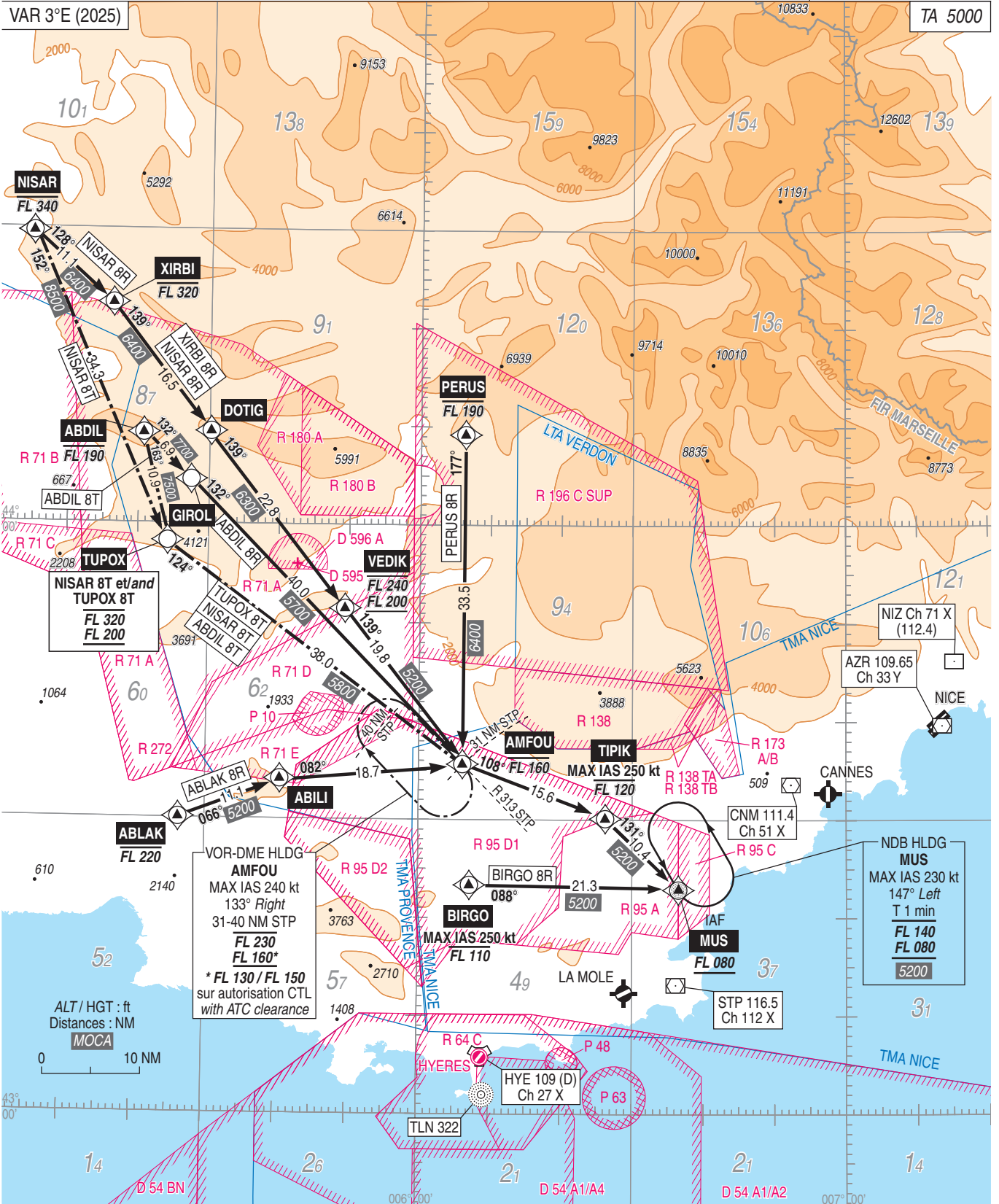
NICE COTE D'AZUR
STAR Secteur Ouest / West sector
XIRBI - TUPOX - NISAR - ABDIL - PERUS - ABLAK - BIRGO
(Protégées pour/Protected for CAT A, B, C, D)

IAF MUS

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

----- Sur instruction du CTL
On ATC clearance

RNAV1
GNSS seulement / only



Panne de radiocommunication :
Voir consignes particulières AD 2 LFMN.22

Radiocommunication failure:
See special instructions AD 2 LFMN.22

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

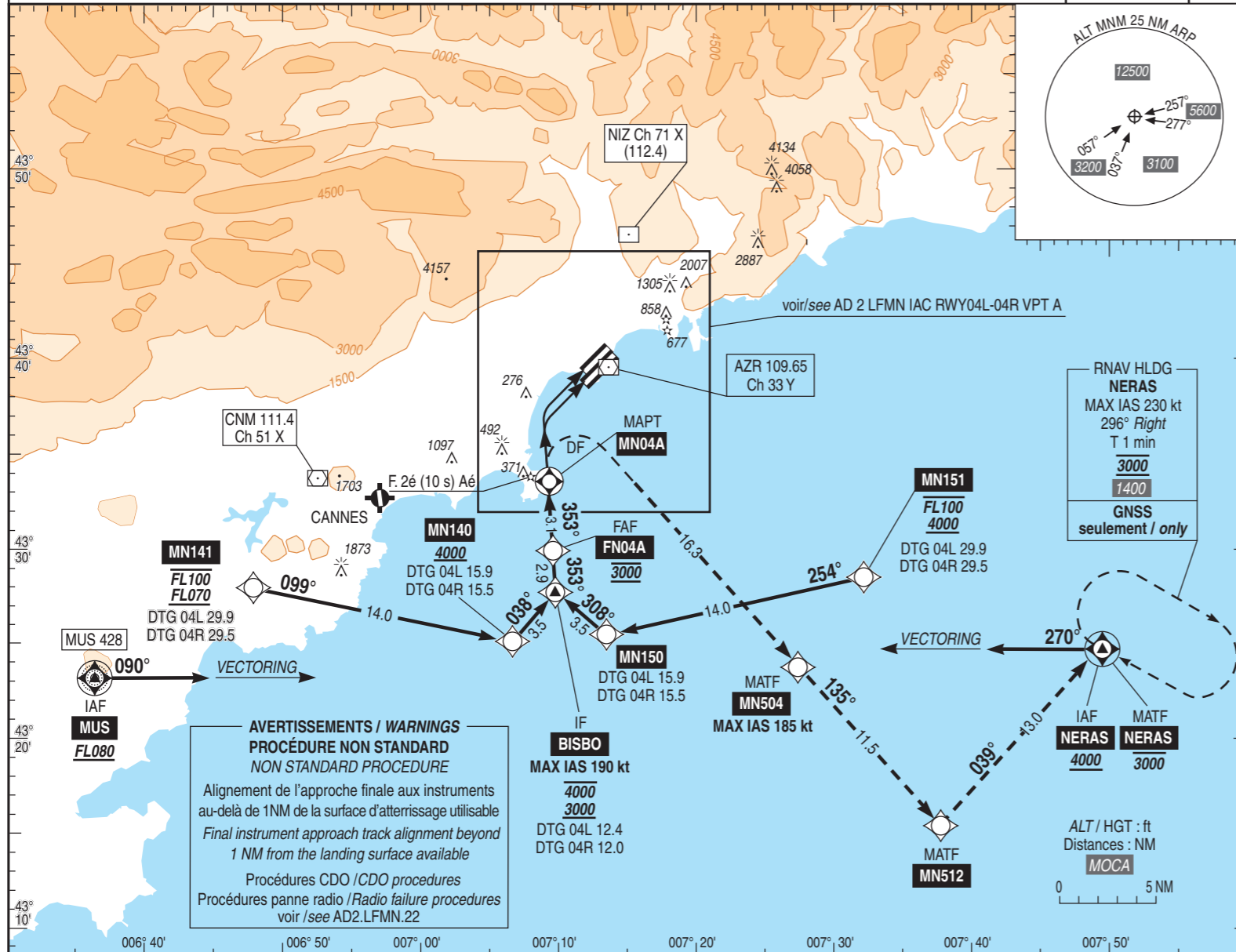
CAT A B C D

ALT AD : 12 (1 hPa), DTHR 04L : 11, THR 04R : 10

NICE COTE D'AZUR

RNP A RWY 04L/04R

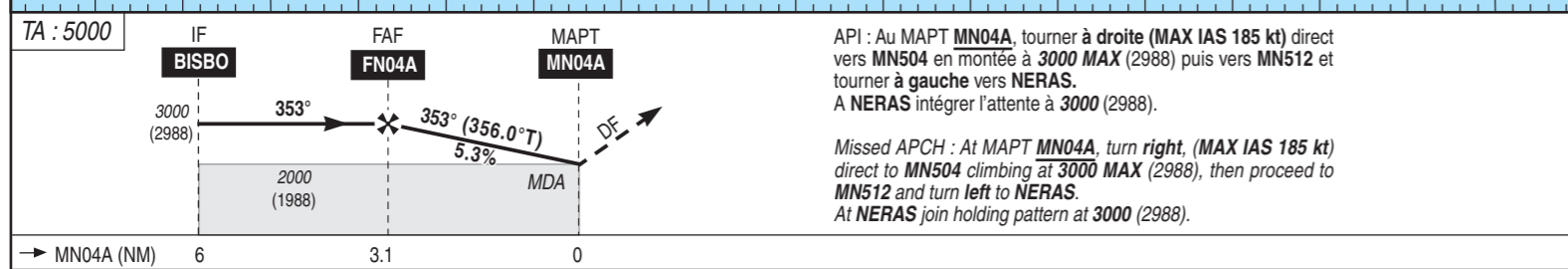
| | | | |
|------------------------------------|--|----------|----------------------|
| FREQ : voir / see AD 2 LFMN COM 01 | | RNP APCH | VAR 3°E (2025) |
|------------------------------------|--|----------|----------------------|



**AVERTISSEMENTS / WARNINGS
PROCÉDURE NON STANDARD
NON STANDARD PROCEDURE**

Alignement de l'approche finale aux instruments au-delà de 1NM de la surface d'atterrissage utilisable
Final instrument approach track alignment beyond 1 NM from the landing surface available

Procédure CDO / CDO procedures
Procédure panne radio / Radio failure procedures voir / see AD2.LFMN.22



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

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

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

| | | | |
|-----|-------------|-------|--|
| CAT | VPT A | | Conditions de mise en service RNP A RWY 04L/04R : Visibilité > 10 km Plafond > 2500 ft de jour } dans le secteur Sud-Ouest de l'aérodrome Plafond > 3000 ft de nuit } Conditions needed to use RNP A RWY 04L/04R : Visibility > 10 km Ceiling > 2500 ft at day } in the South-West area of the aerodrome Ceiling > 3000 ft at night } |
| | MDA (H) | VIS | |
| A | 2000 (1990) | 10000 | |
| B | | | |
| C | | | |
| D | | | |

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

NICE COTE D'AZUR

Instrument approach

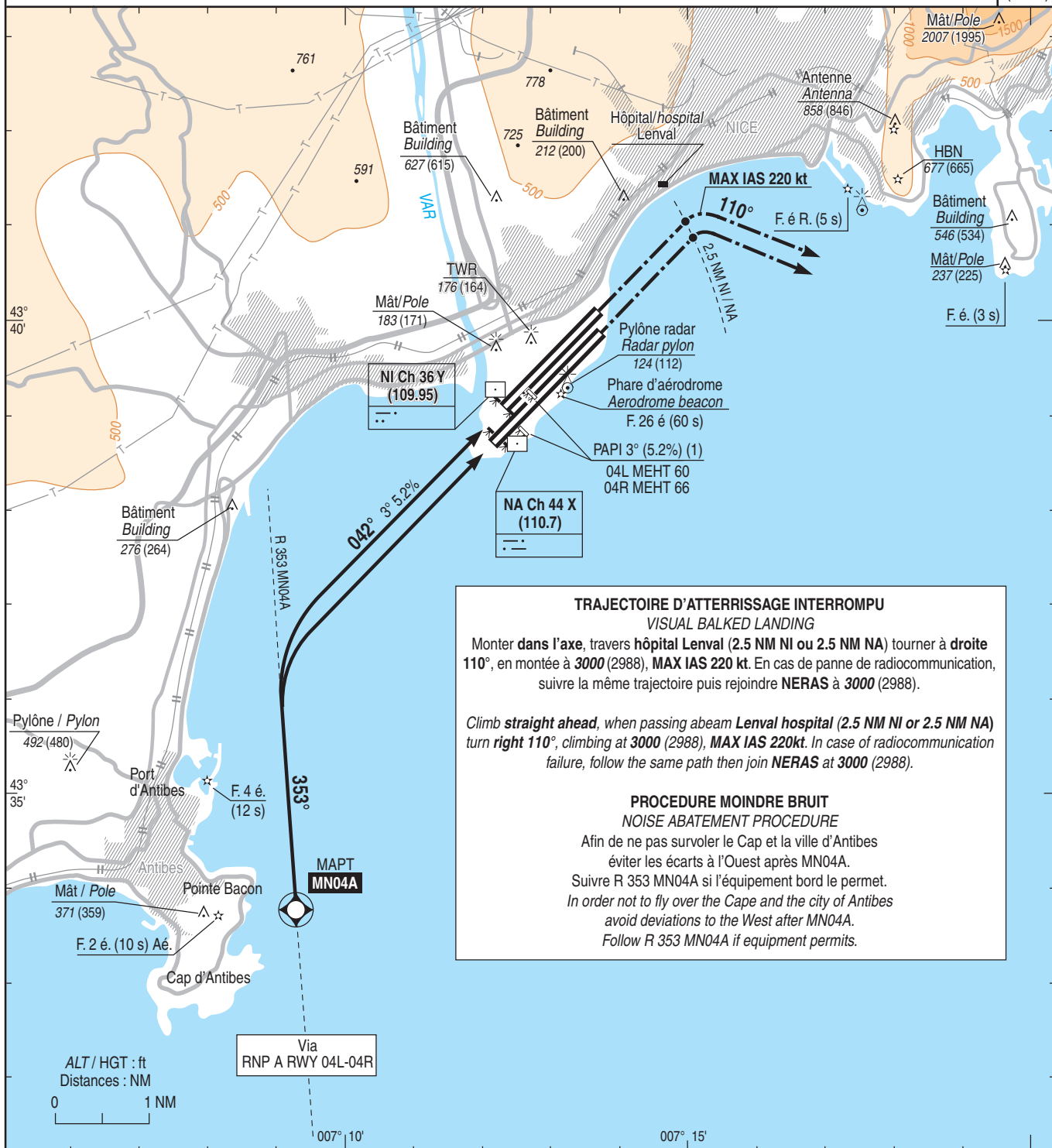
CAT A B C D

ALT AD : 12 (1 hPa), DTHR 04L : 11, THR 04R : 10

VPT A RWY 04L/04R

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

Atterrissage interrompu
Visual bailed landing
VAR
3°E
(2025)



TRAJECTOIRE D'ATTERRISSAGE INTERROMPU
VISUAL BALKED LANDING

Monter dans l'axe, travers hôpital Lénval (2.5 NM NI ou 2.5 NM NA) tourner à droite 110°, en montée à 3000 (2988), MAX IAS 220 kt. En cas de panne de radiocommunication, suivre la même trajectoire puis rejoindre NERAS à 3000 (2988).

Climb straight ahead, when passing abeam Lénval hospital (2.5 NM NI or 2.5 NM NA) turn right 110°, climbing at 3000 (2988), MAX IAS 220kt. In case of radiocommunication failure, follow the same path then join NERAS at 3000 (2988).

PROCEDURE MOINDRE BRUIT
NOISE ABATEMENT PROCEDURE

Afin de ne pas survoler le Cap et la ville d'Antibes éviter les écarts à l'Ouest après MN04A.
Suivre R 353 MN04A si l'équipement bord le permet.
In order not to fly over the Cape and the city of Antibes avoid deviations to the West after MN04A. Follow R 353 MN04A if equipment permits.

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

REF HGT : ALT AD

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

Conditions de mise en service VPT A RWY 04L/04R :
 Visibilité > 10 km
 Plafond > 2500 ft de jour } dans le secteur Sud-Ouest de l'aérodrome
 Plafond > 3000 ft de nuit
Conditions needed to use VPT A RWY 04L/04R :
 Visibility > 10 km
 Ceiling > 2500 ft at day } in the South-West area of the aerodrome
 Ceiling > 3000 ft at night

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

NICE COTE D'AZUR

Instrument approach

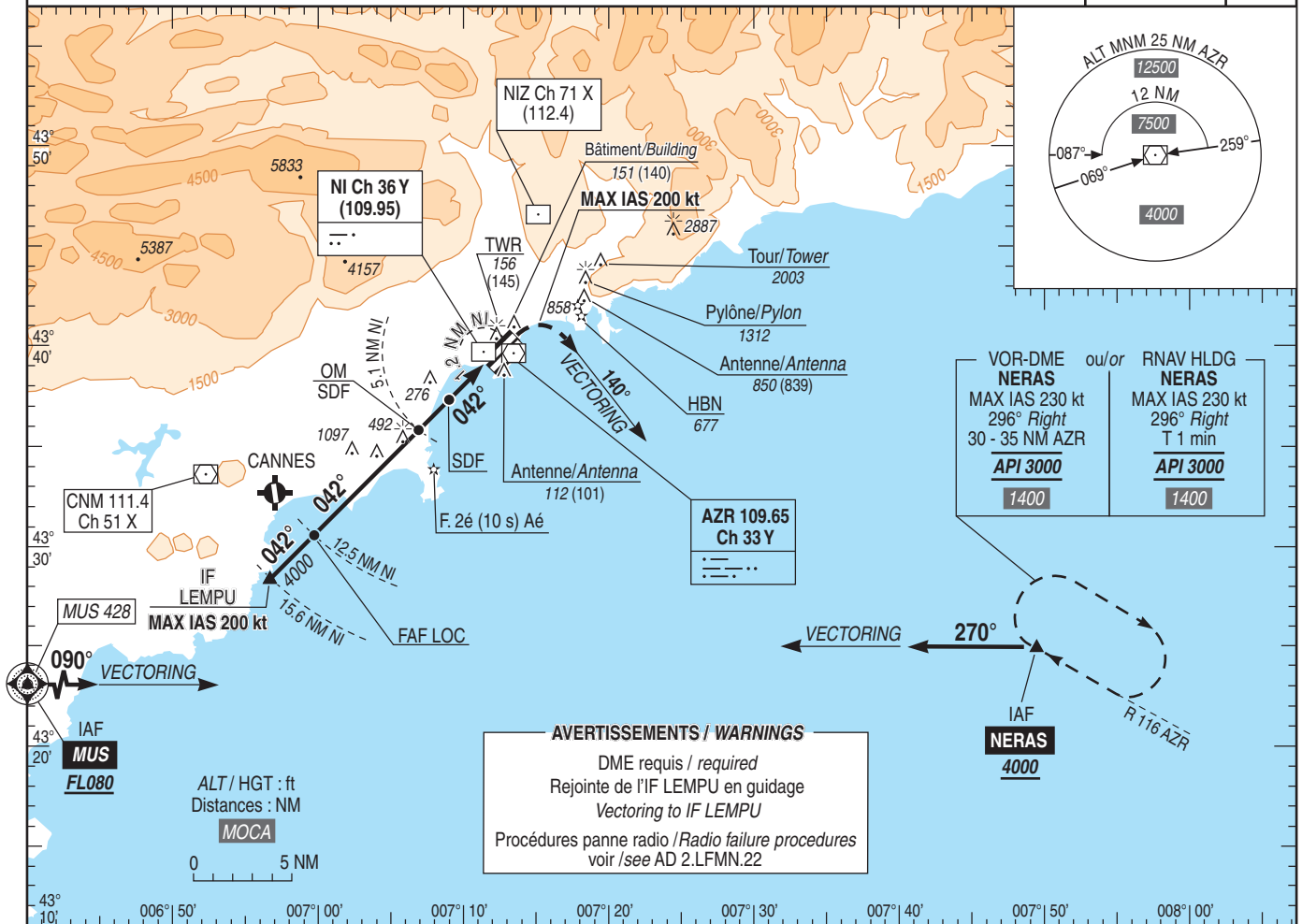
CAT A B C D

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

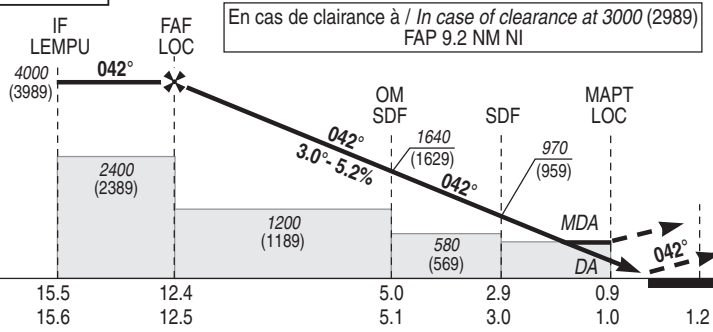
ILS ou/or LOC Z RWY 04L (VECTORING)

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

| | |
|------------------|---------------|
| ILS - DME | VAR |
| NI 109.95 | 3° E |
| RDH : 49 | (2025) |



TA : 5000



API : Monter **042°**. A 1.2 NM NI, tourner à **droite route 140°**, MAX IAS 200 kt, en montée à **3000 (2989)**, puis suivre les instructions du contrôle.
En cas de panne radio, direct **NERAS** pour intégrer l'attente à 3000 (2989).

Missed APCH : Climb **042°**. At 1.2 NM NI, turn **right 140°**, MAX IAS 200 kt, climbing up at **3000 (2989)**, then follow ATC instructions.
In case of radio failure, direct to **NERAS** to join holding at 3000 (2989).

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

| CAT | ILS API 2.5% (1) | | | ILS API 3% (1) | | | LOC+DME NI | | | MVL / Circling (2) | | DME NI | | | | | | | |
|-----|------------------|------|-----|----------------|------|-----|------------|------|-----|--------------------|------|-------------|-------------|-------------|-----------|-----------|-----------|---|--|
| | DA (H) | RVR | OCH | DA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS | NM | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | |
| A | 310 (300) | 1400 | 297 | 290 (280) | 1300 | 278 | | | | 780 (760) | 3500 | | | | | | | | |
| B | 320 (310) | 1400 | 307 | 300 (290) | 1400 | 288 | | | | 780 (760) | 3500 | | | | | | | | |
| C | 390 (380) | 1700 | 378 | 310 (300) | 1400 | 298 | 390 (380) | 1700 | 377 | 1700 (1690) | 5000 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | | |
| D | 400 (390) | 1800 | 388 | 320 (310) | 1400 | 308 | | | | 2420 (2410) | 5000 | 1920 (1909) | 1610 (1599) | 1290 (1279) | 970 (959) | 650 (639) | 330 (319) | | |
| DL | 400 (390) | 1800 | 388 | 320 (310) | 1400 | 308 | | | | | | | | | | | | | |

Observations / Remarks : (1) Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.

For public transport operations, engine failure during missed APCH must be taken into account to use these minima.

(2) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes. / Circling prohibited North-West of RWY.

PAPI RWY04L - portée limitée à 7000 m / scope limited to 7000 m

| | | | | | | | | | |
|--------------|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| OM - DTNR | 5.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
| VSP (ft/min) | | 4 min 15 | 3 min 30 | 2 min 58 | 2 min 35 | 2 min 17 | 2 min 03 | 1 min 51 | 1 min 36 |
| | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 770 | 845 | 980 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

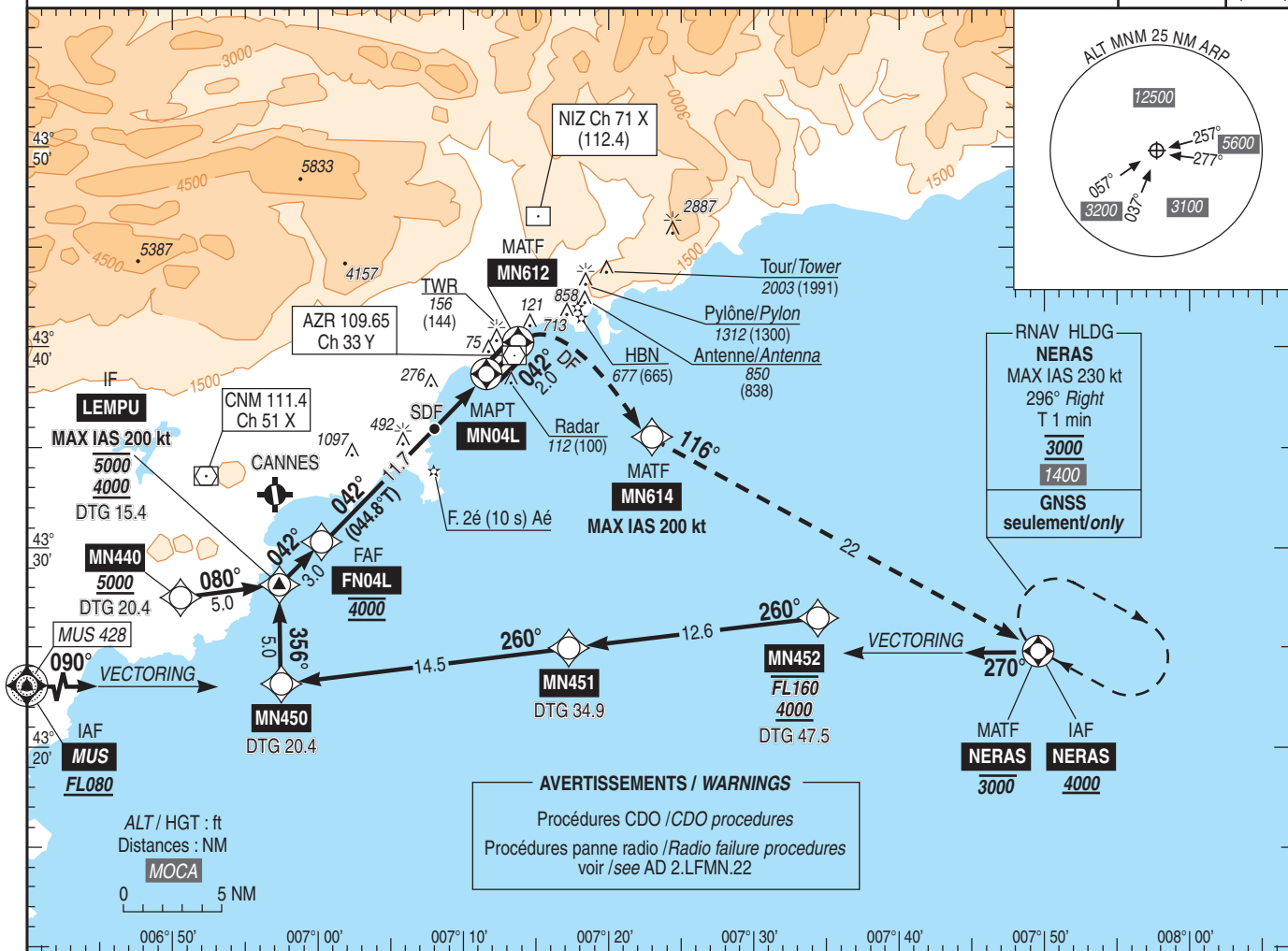
NICE COTE D'AZUR

Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 12 (1 hPa), DTHR : 11

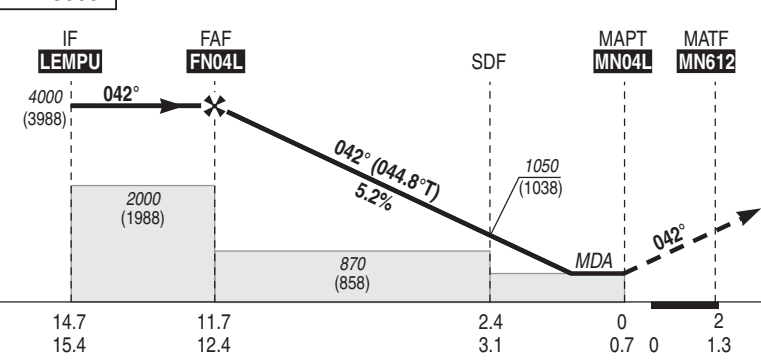
RNP Y RWY 04L

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

| | |
|----------|----------------------|
| RNP APCH | VAR 3°E (2025) |
|----------|----------------------|



TA : 5000



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

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

→ MN04L (NM)
→ DTHR 04L (NM)

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

| CAT | LNAV API 2.5% | | | LNAV API 3% | | | LNAV API 4% | | | MVL / Circling ⁽¹⁾ | | DIST MN04L NM | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | |
|-----|---------------|------|-----|-------------|------|-----|-------------|------|-----|-------------------------------|------|---------------|-------------|-------------|-----------|-----------|---|---|-----------|
| | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS | | | | | | | | ALT (HGT) |
| A | 630 (610) | 1500 | 609 | 440 (420) | 1500 | 420 | | 1500 | | 770 (760) | 3500 | | | | | | | | |
| B | 650 (640) | 1500 | 632 | 460 (450) | 1500 | 448 | | 1500 | | 770 (760) | 3500 | | | | | | | | |
| C | 670 (660) | 2400 | 655 | 490 (480) | 2200 | 476 | 390 (380) | 1700 | 376 | 1700 (1690) | 5000 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | | | |
| D | 690 (680) | 2400 | 675 | 520 (500) | 2300 | 499 | | 1700 | | 2420 (2410) | 5000 | 1880 (1868) | 1560 (1548) | 1240 (1228) | 920 (908) | 600 (588) | | | |

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

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

NICE COTE D'AZUR

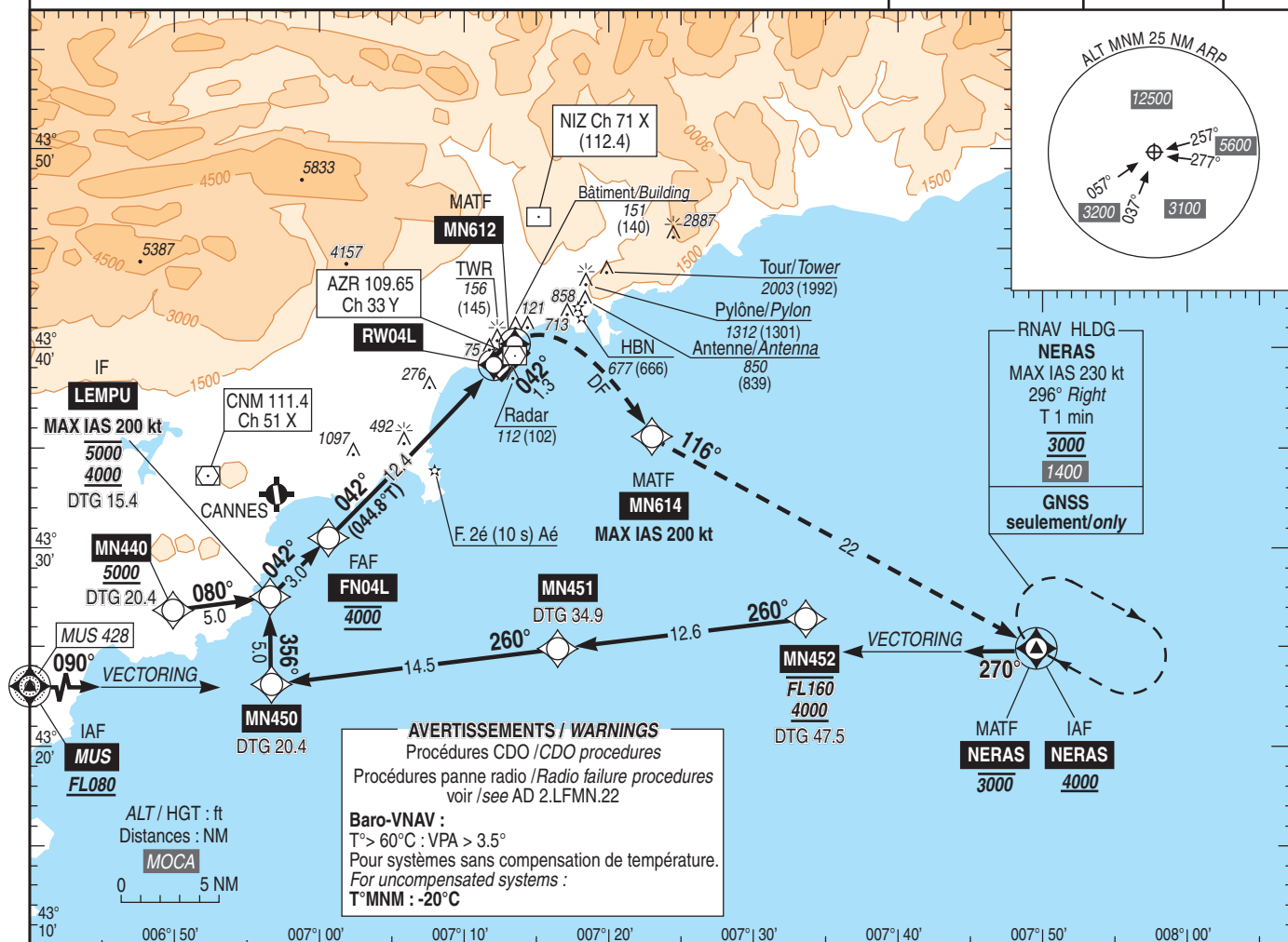
Instrument approach

CAT A B C D

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

RNP Z RWY 04L (LPV, LNAV/VNAV ONLY)

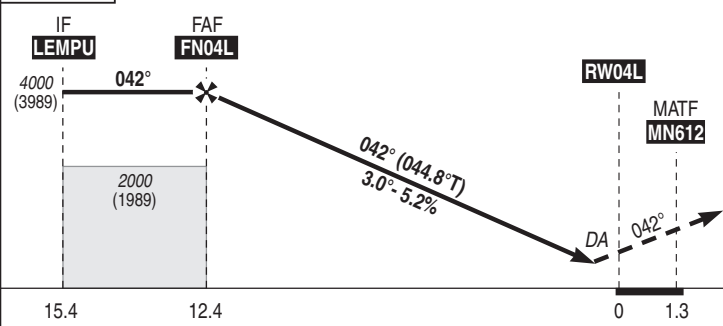
| | | | |
|------------------------------------|----------|------------------------------------|----------------------|
| FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01 | RNP APCH | EGNOS 50045 E04A TCH : 49 | VAR 3°E (2025) |
|------------------------------------|----------|------------------------------------|----------------------|



AVERTISSEMENTS / WARNINGS
Procédures CDO / CDO procedures
Procédures panne radio / Radio failure procedures
voir / see AD 2.LFMN.22

Baro-VNAV :
T° > 60°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température.
For uncompensated systems :
T°MNM : -20°C

TA : 5000



API : Monter vers **MN612** puis tourner à **droite direct** vers **MN614 (MAX IAS 200 kt)** puis poursuivre vers **NERAS** en montée à **3000 (2989) MAX** pour intégrer l'attente. Monter à **1200 (1189)** avant d'accélérer en palier.

Missed APCH: Climb to **MN612**, then turn **right direct** to **MN614 (MAX IAS 200 kt)** and then join **NERAS** climbing at **3000 (2989) MAX** to enter the holding. Climb to **1200 (1189)** prior to level acceleration.

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

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

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

| | | | | | | | | | |
|--------------|---------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| FAF - DTHR | 12.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
| VSP (ft/min) | | 10 min 36 | 8 min 44 | 7 min 25 | 6 min 27 | 5 min 43 | 5 min 07 | 4 min 38 | 4 min 01 |
| | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

NICE COTE D'AZUR

Instrument approach

CAT A B C D

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

RNP Z RWY 04L (LPV, LNAV / VNAV ONLY)

MINIMA LPV

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

LPV MNM

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

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

MINIMA LNAV/VNAV

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

LNAV/VNAV MNM

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

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

* Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.
* For public transport operations, the use of these minima must take into account the failure of one engine during a missed APCH.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

NICE COTE D'AZUR

Instrument approach

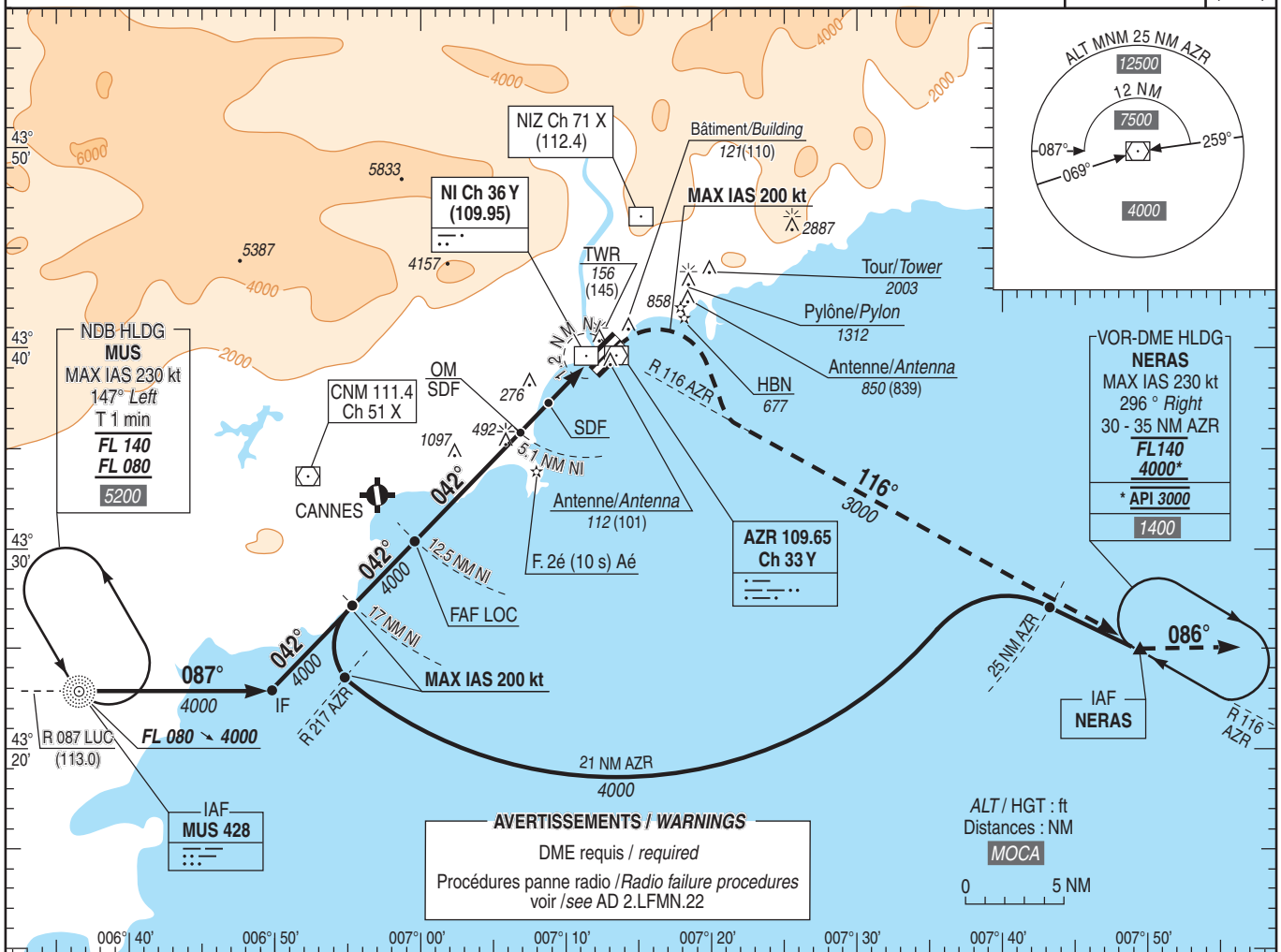
CAT A B C D

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

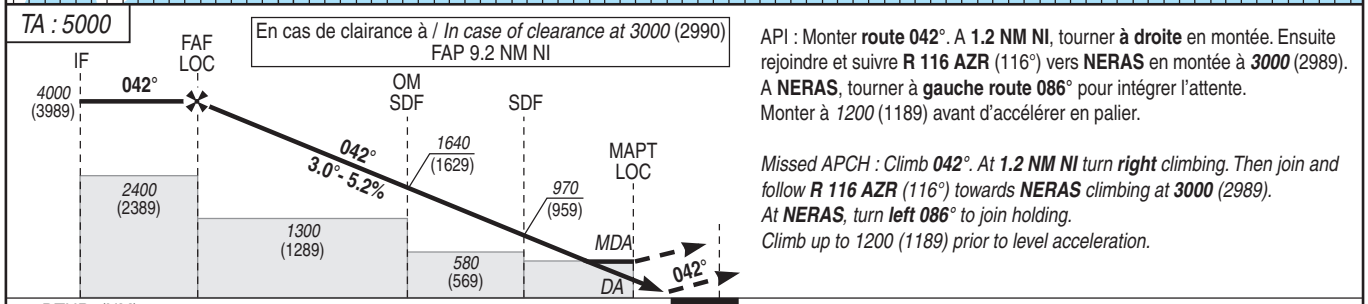
ILS ou/ou LOC Y RWY 04L

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

| | |
|------------------|---------------|
| ILS - DME | VAR |
| NI 109.95 | 3° E |
| RDH : 49 | (2025) |



AVERTISSEMENTS / WARNINGS
DME requis / required
Procédures panne radio / Radio failure procedures
voir / see AD 2.LFMN.22



API : Monter **route 042°**. A 1.2 NM NI, tourner à **droite** en montée. Ensuite rejoindre et suivre **R 116 AZR** (116°) vers **NERAS** en montée à **3000** (2989). A **NERAS**, tourner à **gauche** **route 086°** pour intégrer l'attente. Monter à 1200 (1189) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb 042°. At 1.2 NM NI turn right climbing. Then join and follow R 116 AZR (116°) towards NERAS climbing at 3000 (2989). At NERAS, turn left 086° to join holding. Climb up to 1200 (1189) prior to level acceleration.

| | | | | | |
|-------------|------|-----|-----|-----|-----|
| DTHR (NM) | 12.4 | 5.0 | 2.9 | 0.9 | 1.2 |
| DME NI (NM) | 12.5 | 5.1 | 3.0 | 1.0 | 1.2 |

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

| CAT | ILS (1) API 2.5% | | | ILS (1) API 3% | | | LOC+DME NI | | | MVL / Circling (2) | | DME NI | | | | | | |
|-----|---------------------|------|-----|-------------------|------|-----|------------|------|-----|--------------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | DA (H) | RVR | OCH | DA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS | NM | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 |
| A | 310 (300) | 1400 | 297 | 290 (280) | 1300 | 278 | | | | 780 (760) | 3500 | | 3840 | 3520 | 3200 | 2880 | 2560 | 2240 |
| B | 320 (310) | 1400 | 307 | 300 (290) | 1400 | 288 | | | | 780 (760) | 3500 | | (3829) | (3509) | (3189) | (2869) | (2549) | (2229) |
| C | 390 (380) | 1700 | 378 | 310 (300) | 1400 | 298 | 390 (380) | 1700 | 377 | 1700 (1690) | 5000 | | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| D | 400 (390) | 1800 | 388 | 320 (310) | 1400 | 308 | | | | 2420 (2410) | 5000 | | 1920 | 1610 | 1290 | 970 | 650 | 330 |
| DL | 400 (390) | 1800 | 388 | 320 (310) | 1400 | 308 | | | | | | | (1909) | (1599) | (1279) | (959) | (639) | (319) |

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

| | | | | | | | | | |
|--------------|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| OM - DTHR | 5.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
| | | 4 min 15 | 3 min 30 | 2 min 58 | 2 min 35 | 2 min 17 | 2 min 03 | 1 min 51 | 1 min 36 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 770 | 845 | 980 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

NICE COTE D'AZUR

Instrument approach

CAT A B C D

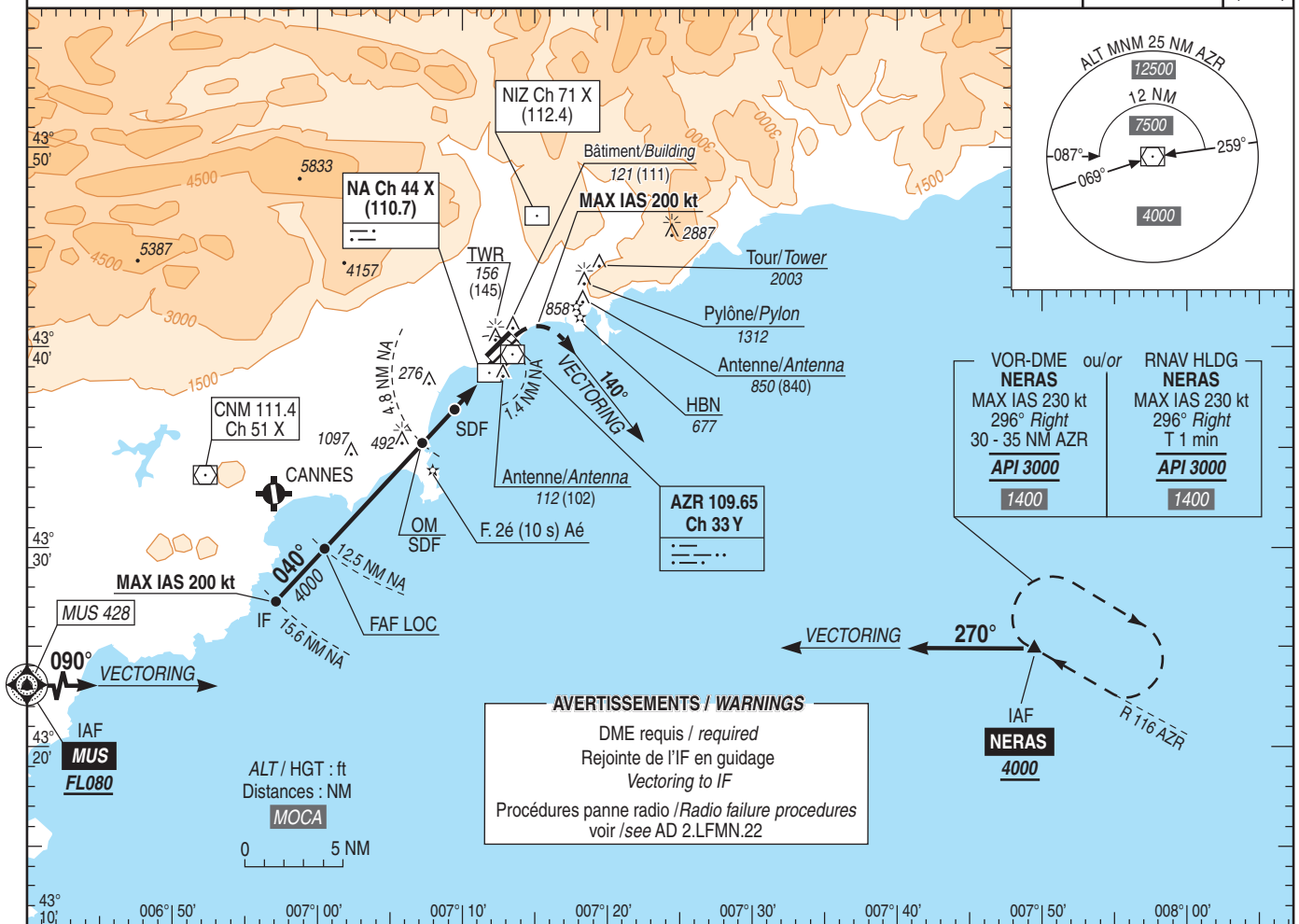
ALT AD : 12, THR : 10 (1 hPa)

ILS ou/or LOC Z RWY 04R (VECTORING)

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

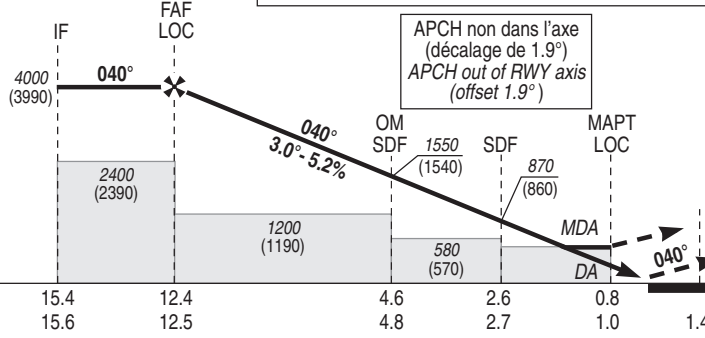
ILS - DME
NA 110.7
RDH : 52

VAR
3° E
(2025)



TA : 5000

En cas de clairance à / In case of clearance at 3000 (2990)
FAP 9.2 NM NA



API : Monter 040°. A 1.4 NM NA, tourner à droite 140°, MAX IAS 200 kt, en montée à 3000 (2990), puis suivre les instructions du contrôle.
En cas de panne radio, direct NERAS pour intégrer l'attente à 3000 (2990).

Missed APCH : Climb 040°. At 1.4 NM NA, turn right 140°, MAX IAS 200 kt, climbing at 3000 (2990), then follow ATC instructions.
In case of radio failure, direct to NERAS to join holding at 3000 (2990).

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

| CAT | ILS API 2.5% (1) | | | ILS API 3% (1) | | | ILS API 4% (1) | | | LOC+DME NA | | | MVL / Circling (2) | | DME NA | | | | | | | | | |
|-----|------------------|------|-----|----------------|------|-----|----------------|------|-----|------------|------|-----|--------------------|------|--------|-----------|----|----|----|---|---|---|--|--|
| | DA (H) | RVR | OCH | DA (H) | RVR | OCH | DA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS | NM | ALT (HGT) | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | | |
| A | 280 (270) | 1300 | 262 | 260 (250) | 1300 | 244 | 260 (250) | 1300 | 215 | | | | 780 (770) | 3600 | | | | | | | | | | |
| B | 290 (280) | 1300 | 271 | 270 (260) | 1300 | 254 | 260 (250) | 1300 | 225 | | | | 780 (770) | 3600 | | | | | | | | | | |
| C | 380 (370) | 1700 | 369 | 280 (270) | 1300 | 264 | 260 (250) | 1300 | 235 | 390 (380) | 1700 | 378 | 1700 (1690) | 5000 | | | | | | | | | | |
| D | 390 (380) | 1700 | 378 | 290 (280) | 1300 | 274 | 260 (250) | 1300 | 245 | | | | 2420 (2410) | 5000 | | | | | | | | | | |
| DL | 390 (380) | 1700 | 378 | 290 (280) | 1300 | 274 | 260 (250) | 1300 | 245 | | | | | | | | | | | | | | | |

Observations / Remarks : (1) Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API. For public transport operations, engine failure during missed APCH must be taken into account to use these minima. (2) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / Circling prohibited North-West of RWY.

| | | | | | | | | | |
|--------------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| OM - THR | 5.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 980 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

NICE COTE D'AZUR

Instrument approach

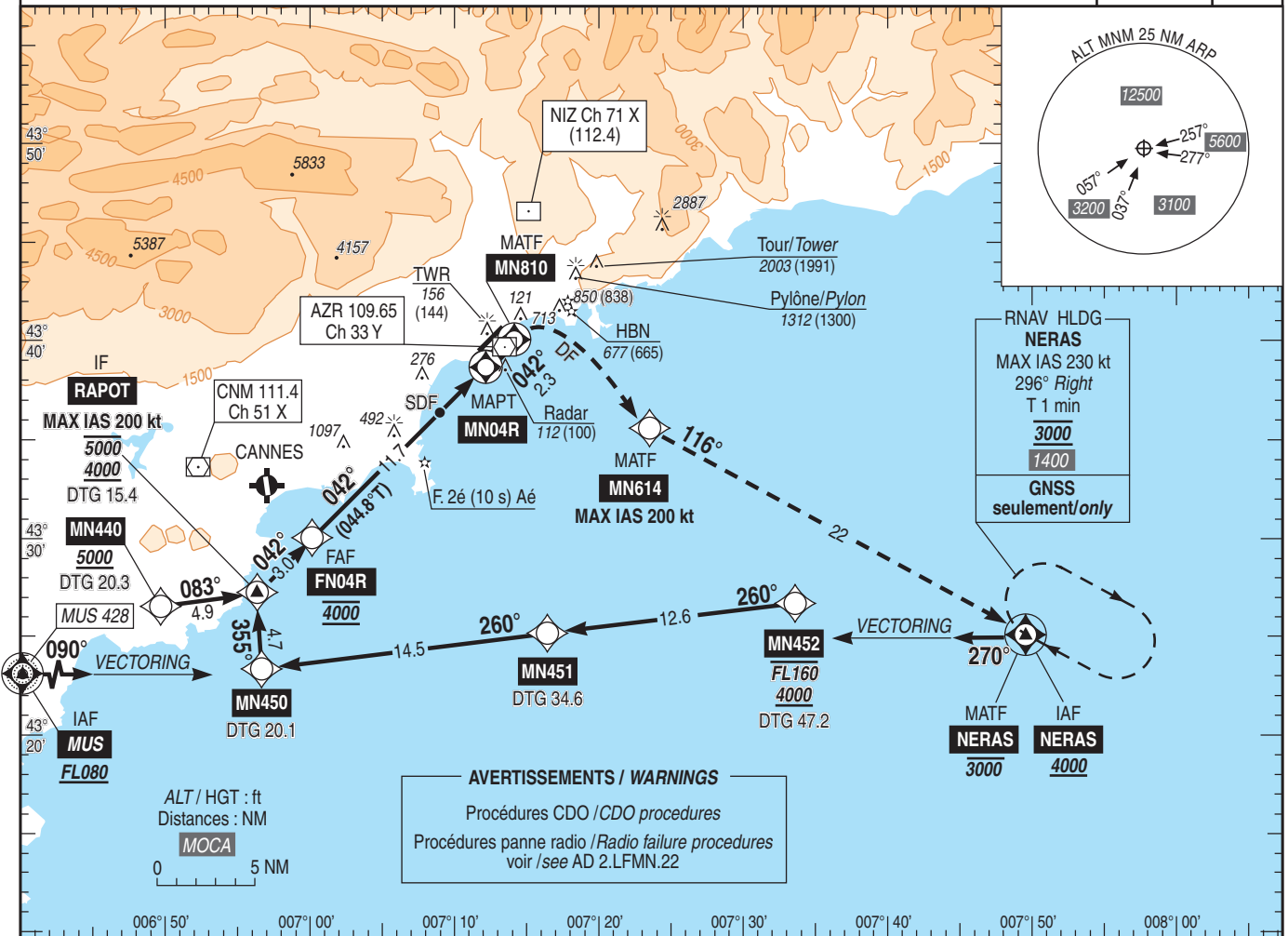
CAT A B C D

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

RNP Y RWY 04R

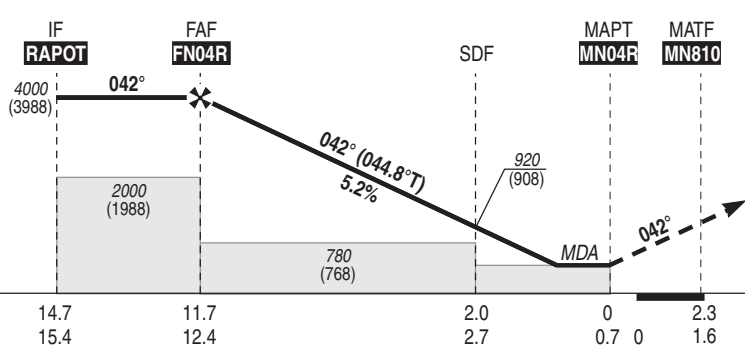
FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

| | |
|----------|----------------------|
| RNP APCH | VAR 3°E (2025) |
|----------|----------------------|



AVERTISSEMENTS / WARNINGS
 Procédures CDO / CDO procedures
 Procédures panne radio / Radio failure procedures
 voir / see AD 2.LFMN.22

TA : 5000



API : Monter vers **MN810**, puis tourner à droite direct vers **MN614** (MAX IAS 200 kt), puis poursuivre vers **NERAS** en montée à **3000** (2988) MAX pour intégrer l'attente.
 Monter à 1200 (1188) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb to **MN810**, then turn right direct to **MN614** (MAX IAS 200 kt), and then join **NERAS** climbing at **3000** (2988) MAX to enter holding.
 Climb up to 1200 (1188) prior to level acceleration.

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

| CAT | LNAV API 2.5% | | | LNAV API 3% | | | LNAV API 4% (1) | | | MVL / Circling (1) | | DIST MN04R NM | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | |
|-----|---------------|------|-----|-------------|------|-----|-----------------|------|-----|--------------------|------|---------------|-------------|-------------|-----------|-----------|---|---|-----------|
| | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS | | | | | | | | ALT (HGT) |
| A | 570 (560) | 1500 | 557 | 390 (380) | 1500 | 376 | | 1500 | | 770 (760) | 3500 | | | | | | | | |
| B | 600 (590) | 1500 | 581 | 400 (390) | 1500 | 386 | | 1500 | | 770 (760) | 3500 | | | | | | | | |
| C | 620 (610) | 2400 | 604 | 430 (420) | 1900 | 415 | 390 (380) | 1700 | 376 | 1700 (1690) | 5000 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | | | |
| D | 640 (630) | 2400 | 624 | 450 (440) | 2000 | 438 | | 1700 | | 2420 (2410) | 5000 | 1880 (1868) | 1560 (1548) | 1240 (1228) | 920 (908) | 600 (588) | | | |

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / Circling prohibited North-West of RWY.
 Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see AIP ENR 1.5

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

NICE COTE D'AZUR

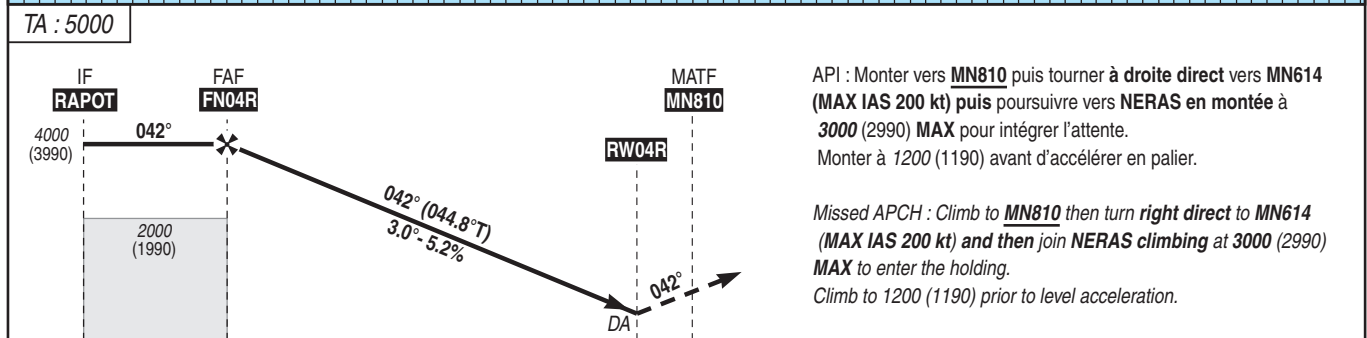
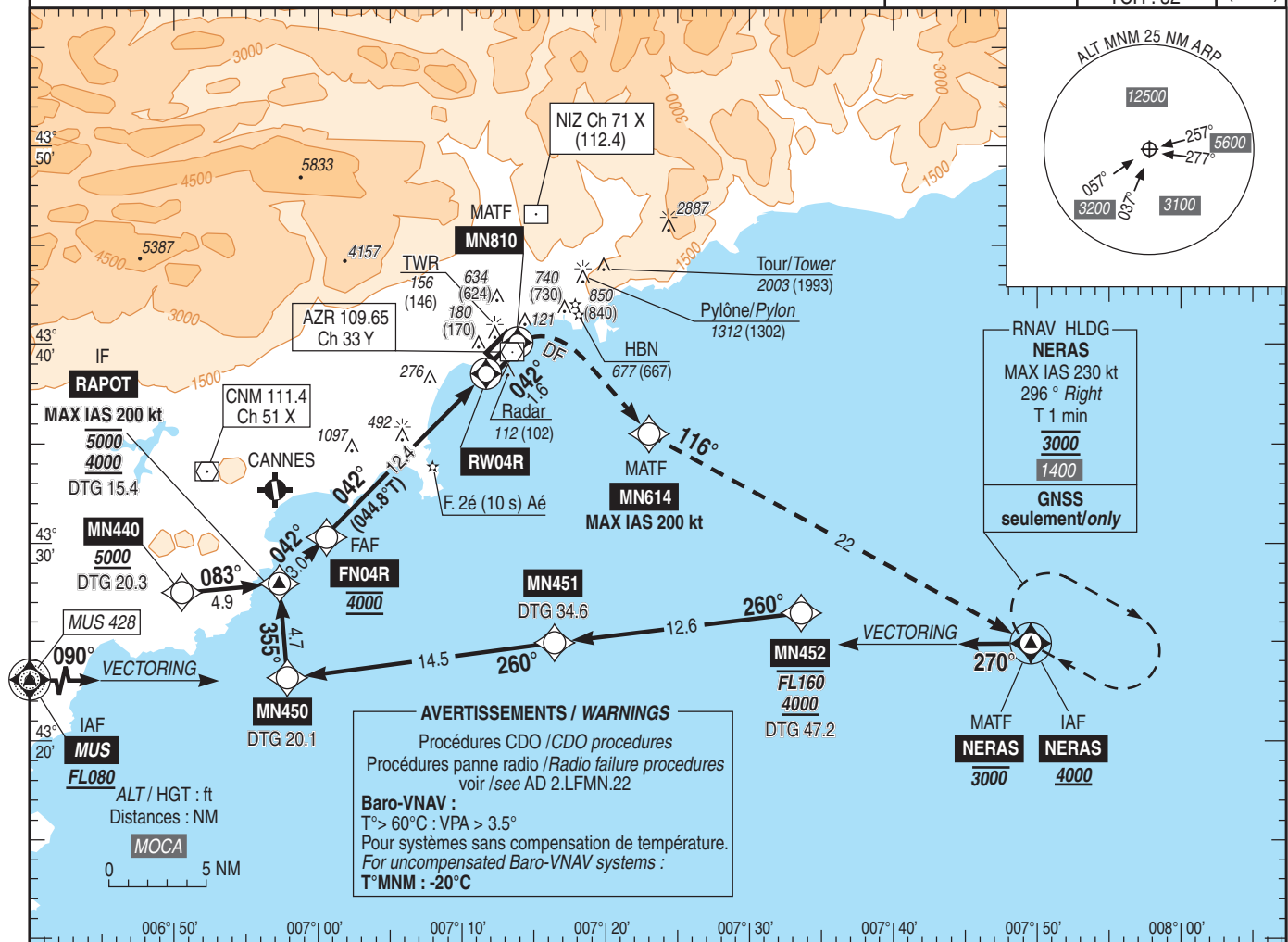
Instrument approach

CAT A B C D

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

RNP Z RWY 04R (LPV, LNAV/VNAV ONLY)

| | | | |
|------------------------------------|----------|------------------------------------|----------------------|
| FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01 | RNP APCH | EGNOS 53227 E04B TCH : 52 | VAR 3°E (2025) |
|------------------------------------|----------|------------------------------------|----------------------|



TA : 5000
API : Monter vers **MN810** puis tourner à droite direct vers **MN614** (MAX IAS 200 kt) puis poursuivre vers **NERAS** en montée à **3000** (2990) MAX pour intégrer l'attente. Monter à 1200 (1190) avant d'accélérer en palier.
Missed APCH : Climb to **MN810** then turn right direct to **MN614** (MAX IAS 200 kt) and then join **NERAS** climbing at **3000** (2990) MAX to enter the holding.
Climb to 1200 (1190) prior to level acceleration.

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

| CAT | LPV API 2.5% | | | LPV API 3% | | | LNAV-VNAV (2) API 2.5% | | | MVL / Circling (1) | |
|-----|--------------|------|-----|------------|------|-----|------------------------|------|-----|--------------------|------|
| | DA (H) | RVR | OCH | DA (H) | RVR | OCH | DA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS |
| A | 220 (210) | 1200 | 202 | 210 (200) | | 179 | 560 (550) | 1500 | 548 | 770 (760) | 3500 |
| B | 230 (220) | 1200 | 215 | 210 (200) | | 191 | 570 (560) | 1500 | 560 | 770 (760) | 3500 |
| C | 290 (280) | 1300 | 279 | 210 (200) | 1200 | 199 | 590 (580) | 2400 | 580 | 1700 (1690) | 5000 |
| D | 300 (290) | 1400 | 290 | 220 (210) | | 209 | 620 (610) | 2400 | 607 | 2420 (2410) | 5000 |

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / Circling prohibited North-West of RWY
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir/see AIP ENR 1.5
(2) Pour minimums particuliers/ For special minima, voir/see AD 2 LFMN IAC RWY04R RNP Z MINIMA

| | | | | | | | | | |
|----------------|------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| FAF - THR (NM) | 12.4 | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

NICE COTE D'AZUR

Instrument approach

CAT A B C D

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

RNP Z RWY 04R (LPV, LNAV / VNAV ONLY)

MINIMA LNAV / VNAV

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

MNM AD : Distances verticales en pieds, RVR en mètres.

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

MNM AD : Vertical distances in feet, RVR in meters.

| MINIMA LNAV / VNAV | | | | |
|--|-----|------------------|------|-----|
| <i>Pente API Missed APCH slope</i> | CAT | DA (H) | RVR | OCH |
| 3 % | A | 420 (410) | 1500 | 404 |
| | B | 430 (420) | 1500 | 416 |
| | C | 450 (440) | 2000 | 437 |
| | D | 480 (470) | 2200 | 466 |
| 4 % | A | 320 (310) | 1400 | 310 |
| | B | 340 (330) | 1500 | 322 |
| | C | 360 (350) | 1600 | 345 |
| | D | 390 (380) | 1700 | 378 |
| 5 % | A | 290 (280) | 1300 | 272 |
| | B | 290 (280) | 1300 | 274 |
| | C | 300 (290) | 1400 | 286 |
| | D | 340 (330) | 1500 | 321 |

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

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

NICE COTE D'AZUR

Instrument approach

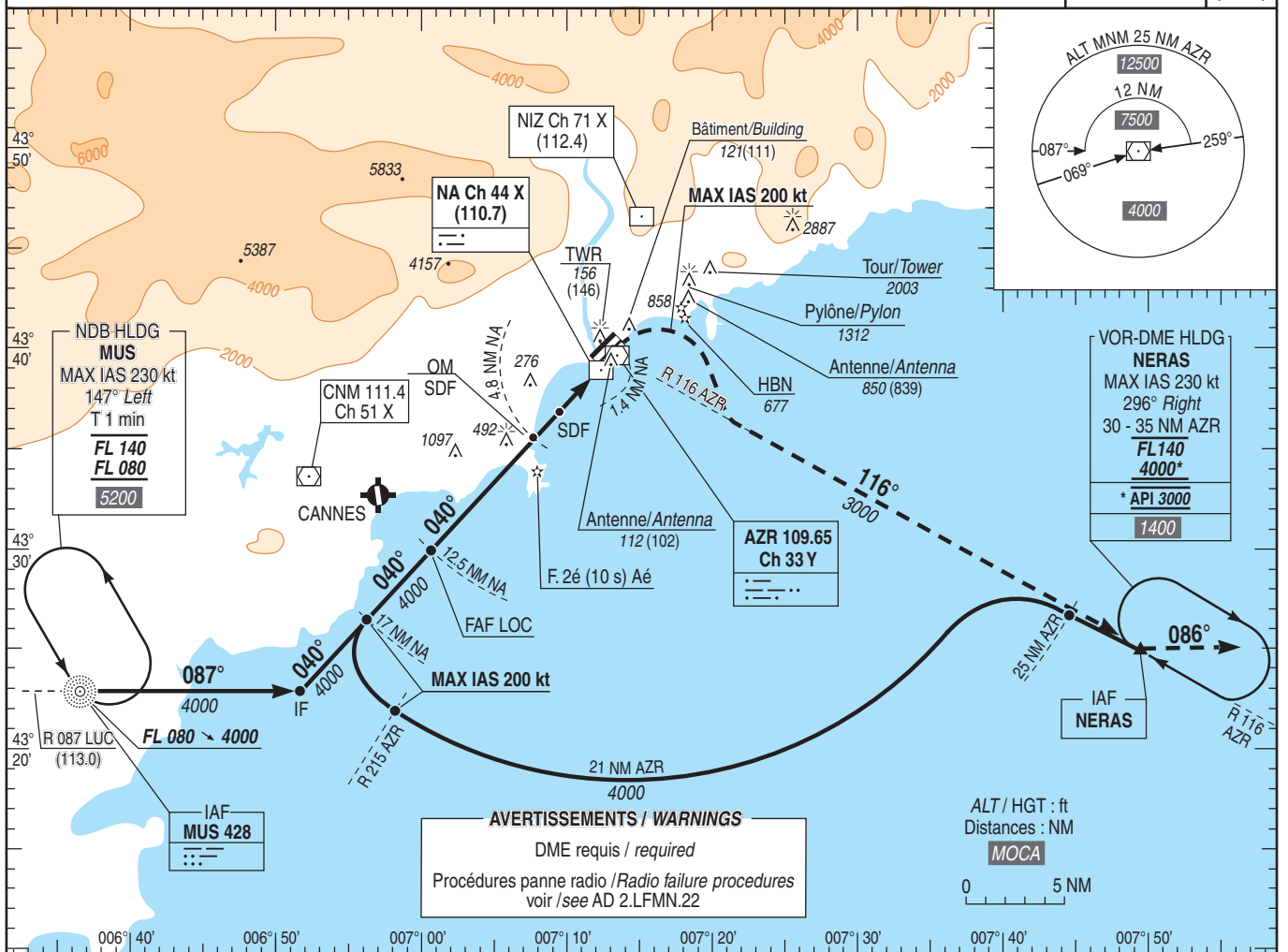
CAT A B C D

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

ILS ou/or LOC Y RWY 04R

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

| | |
|------------------|---------------|
| ILS - DME | VAR |
| NA 110.7 | 3° E |
| RDH : 52 | (2025) |



TA : 5000

En cas de clairance à / In case of clearance at 3000 (2990)
FAP 9.2 NM NA

API : Monter 040°. A 1.4 NM NA, tourner à **droite** en montée. Ensuite rejoindre et suivre **R 116 AZR** (116°) vers **NERAS** en montée à 3000 (2990). A **NERAS**, tourner à **gauche** 086° pour intégrer l'attente. Monter à 1200 (1190) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb 040°. At 1.4 NM NA turn **right** climbing. Then join and follow **R 116 AZR** (116°) towards **NERAS** climbing at 3000 (2990). At **NERAS**, turn **left** 086° to join holding. Climb up to 1200 (1190) prior to level acceleration.

APCH non dans l'axe (décalage de 1.9°)
APCH out of RWY axis (offset 1.9°)

| | | | | | |
|---------------|------|-----|-----|-----|-----|
| → THR (NM) | 12.4 | 4.6 | 2.6 | 0.8 | |
| → DME NA (NM) | 12.5 | 4.8 | 2.7 | 1.0 | 1.4 |

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

| CAT | ILS API 2.5% (1) | | | ILS API 3% (1) | | | ILS API 4% (1) | | | LOC+DME NA | | | MVL / Circling (2) | | DME NA | | | | | | |
|-----|------------------|------|-----|----------------|------|-----|----------------|------|-----|------------|------|-----|--------------------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | DA (H) | RVR | OCH | DA (H) | RVR | OCH | DA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | |
| A | 280 (270) | 1300 | 262 | 260 (250) | 1300 | 244 | 260 (250) | 1300 | 215 | | | | 780 (770) | 3600 | 3840 (3830) | 3520 (3510) | 3200 (3190) | 2880 (2870) | 2560 (2550) | 2240 (2230) | |
| B | 290 (280) | 1300 | 271 | 270 (260) | 1300 | 254 | 260 (250) | 1300 | 225 | 390 (380) | 1700 | 378 | 780 (770) | 3600 | | | | | | | |
| C | 380 (370) | 1700 | 369 | 280 (270) | 1300 | 264 | 260 (250) | 1300 | 235 | | | | 1700 (1690) | 5000 | | | | | | | |
| D | 390 (380) | 1700 | 378 | 290 (280) | 1300 | 274 | 260 (250) | 1300 | 245 | | | | 2420 (2410) | 5000 | 1920 (1910) | 1610 (1600) | 1290 (1280) | 970 (960) | 650 (640) | 330 (320) | |
| DL | 390 (380) | 1700 | 378 | 290 (280) | 1300 | 274 | 260 (250) | 1300 | 245 | | | | | | | | | | | | |

Observations / Remarks : (1) Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API. For public transport operations, engine failure during missed APCH must be taken into account to use these minima. (2) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / Circling prohibited North-West of RWY.

| | | | | | | | | |
|--------------|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| OM - THR | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
| | 4.6 NM | 3 min 59 | 3 min 17 | 2 min 47 | 2 min 25 | 2 min 08 | 1 min 55 | 1 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 12, **THR : 12 (1 hPa)**

Réservée aux exploitants autorisés
Reserved for authorized operators
voir/see AD 2 LFMN.22

NICE COTE D'AZUR

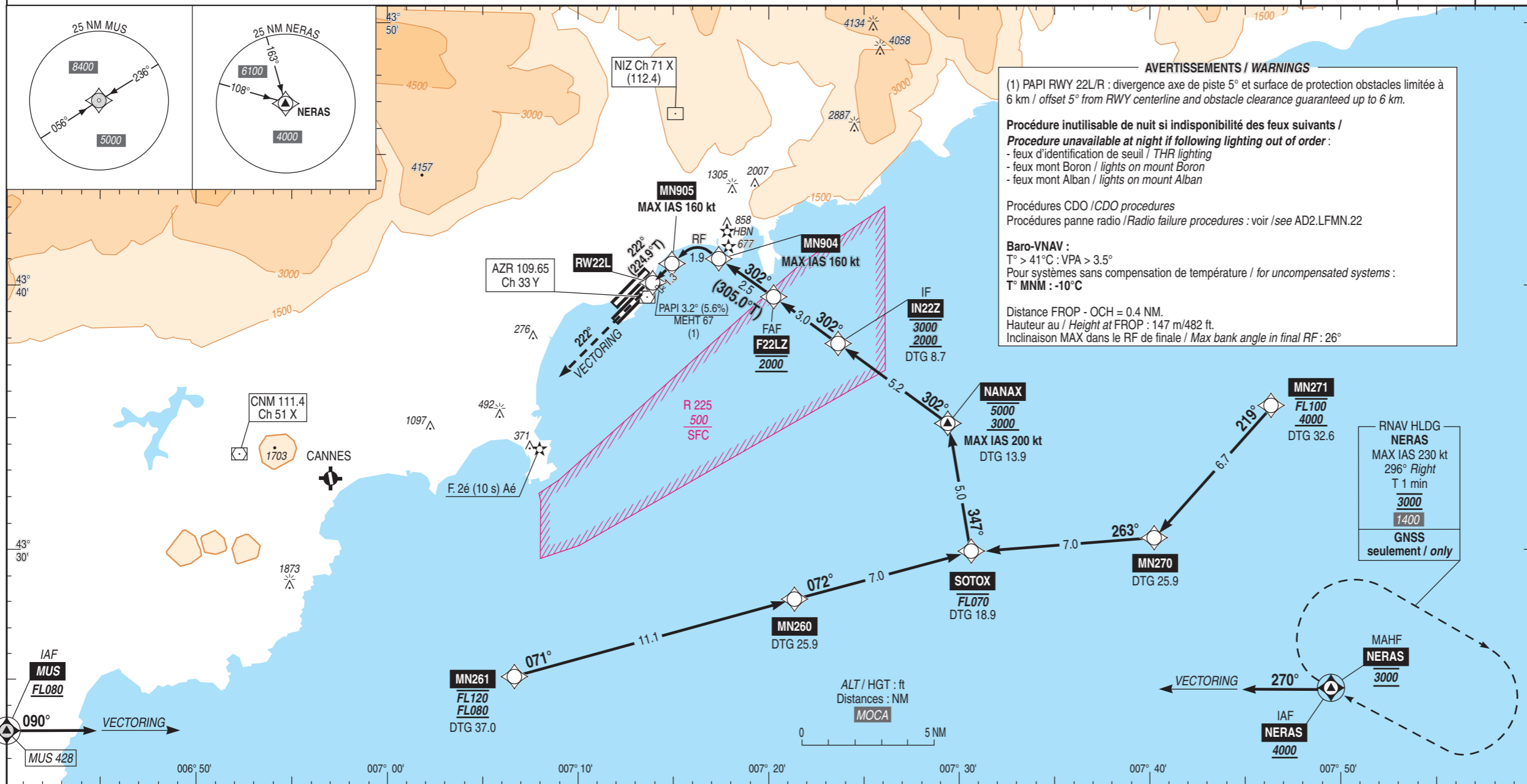
RNP Z RWY 22L (AR)

FREQ : voir / see AD 2 LFMN COM 01

RNP AR APCH

TCH : 49

VAR
3°E
(2025)



AVERTISSEMENTS / WARNINGS

(1) PAPI RWY 22L/R : divergence axe de piste 5° et surface de protection obstacles limitée à 6 km / offset 5° from RWY centerline and obstacle clearance guaranteed up to 6 km.

Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants / Procedure unavailable at night if following lighting out of order :

- feux d'identification de seuil / THR lighting
- feux mont Boron / lights on mount Boron
- feux mont Alban / lights on mount Alban

Procédures CDO / CDO procedures
Procédures panne radio / Radio failure procedures : voir / see AD2.LFMN.22

Baro-VNAV :
T° > 41°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / for uncompensated systems :
T° MNM : -10°C

Distance FROP - OCH = 0.4 NM.
Hauteur au / Height at FROP : 147 m/482 ft.
Inclinaison MAX dans le RF de finale / Max bank angle in final RF : 26°

RNAV HLDG
NERAS
MAX IAS 230 kt
296° Right
T 1 min
3000
1400
GNSS
seulement / only

TA : 5000

API : Monter 222° à 3000 (2988) puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio, monter 222° à 3000 (2988) puis direct NERAS pour intégrer l'attente NERAS.

Missed APCH : Climb 222° at 3000 (2988) then follow ATC instructions. In case of radio failure, climb 222° at 3000 (2988) then direct NERAS to join NERAS holding.

THR (NM) ←

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

REF HGT : ALT AD

| CAT | RNP 0.3 | | |
|-----|-----------|------|-----|
| | DA (H) | RVR | OCH |
| A | 330 (310) | 1400 | 309 |
| B | 340 (320) | 1400 | 319 |
| C | 350 (330) | 1500 | 329 |
| D | 350 (340) | 1500 | 338 |

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 12, **DTHR : 10 (1 hPa)**

Réservée aux exploitants autorisés
Reserved for authorized operators
voir/see AD 2 LFMN.22

NICE COTE D'AZUR

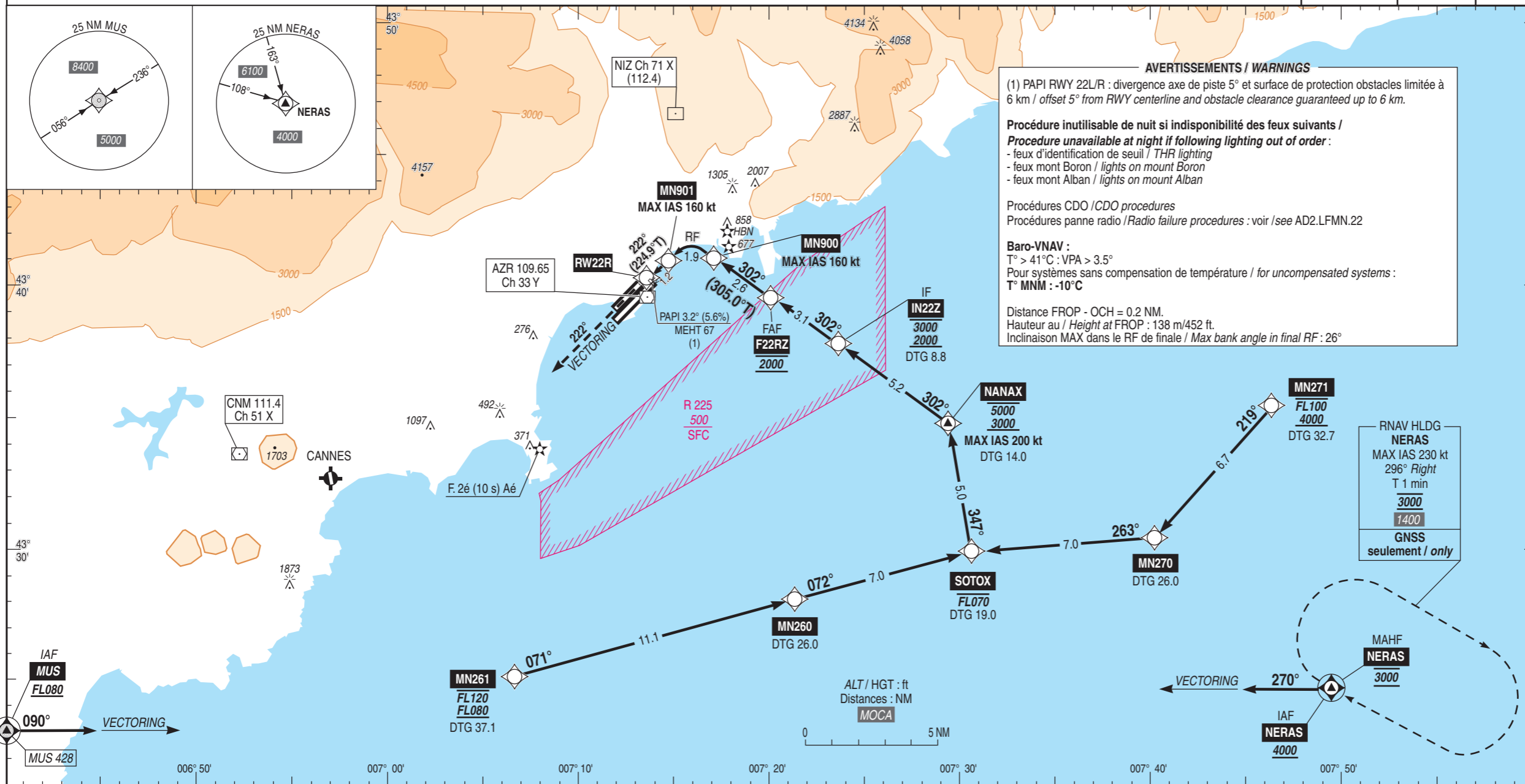
RNP Z RWY 22R (AR)

FREQ : voir / see AD 2 LFMN COM 01

RNP AR APCH

TCH : 49

VAR
3°E
(2025)



AVERTISSEMENTS / WARNINGS

(1) PAPI RWY 22L/R : divergence axe de piste 5° et surface de protection obstacles limitée à 6 km / offset 5° from RWY centerline and obstacle clearance guaranteed up to 6 km.

Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants / Procedure unavailable at night if following lighting out of order :

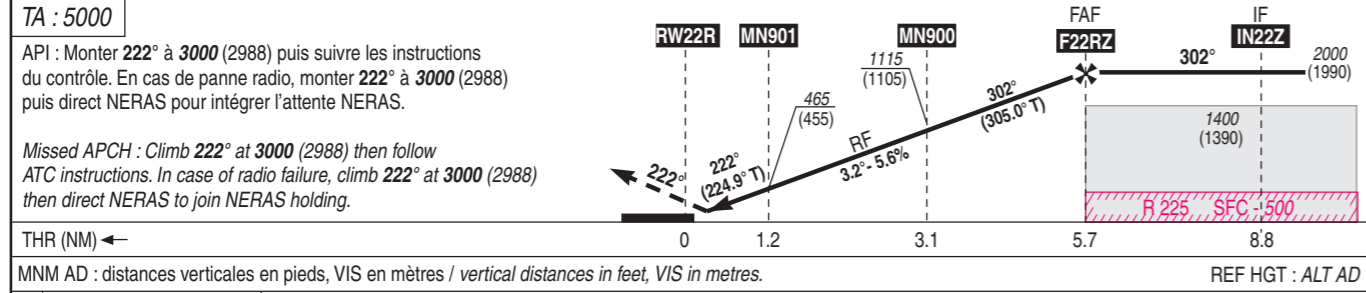
- feux d'identification de seuil / THR lighting
- feux mont Boron / lights on mount Boron
- feux mont Alban / lights on mount Alban

Procédures CDO / CDO procedures
Procédures panne radio / Radio failure procedures : voir / see AD2.LFMN.22

Baro-VNAV :
T° > 41°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / for uncompensated systems :
T° MNM : -10°C

Distance FROP - OCH = 0.2 NM.
Hauteur au / Height at FROP : 138 m/452 ft.
Inclinaison MAX dans le RF de finale / Max bank angle in final RF : 26°

RNAV HLDG
NERAS
MAX IAS 230 kt
296° Right
T 1 min
3000
1400
GNSS
seulement / only



| CAT | RNP 0.3 | | |
|-----|-----------|------|-----|
| | DA (H) | RVR | OCH |
| A | 360 (350) | 1500 | 349 |
| B | 370 (360) | 1500 | 358 |
| C | 380 (370) | 1700 | 368 |
| D | 390 (380) | 1700 | 378 |

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

NICE COTE D'AZUR

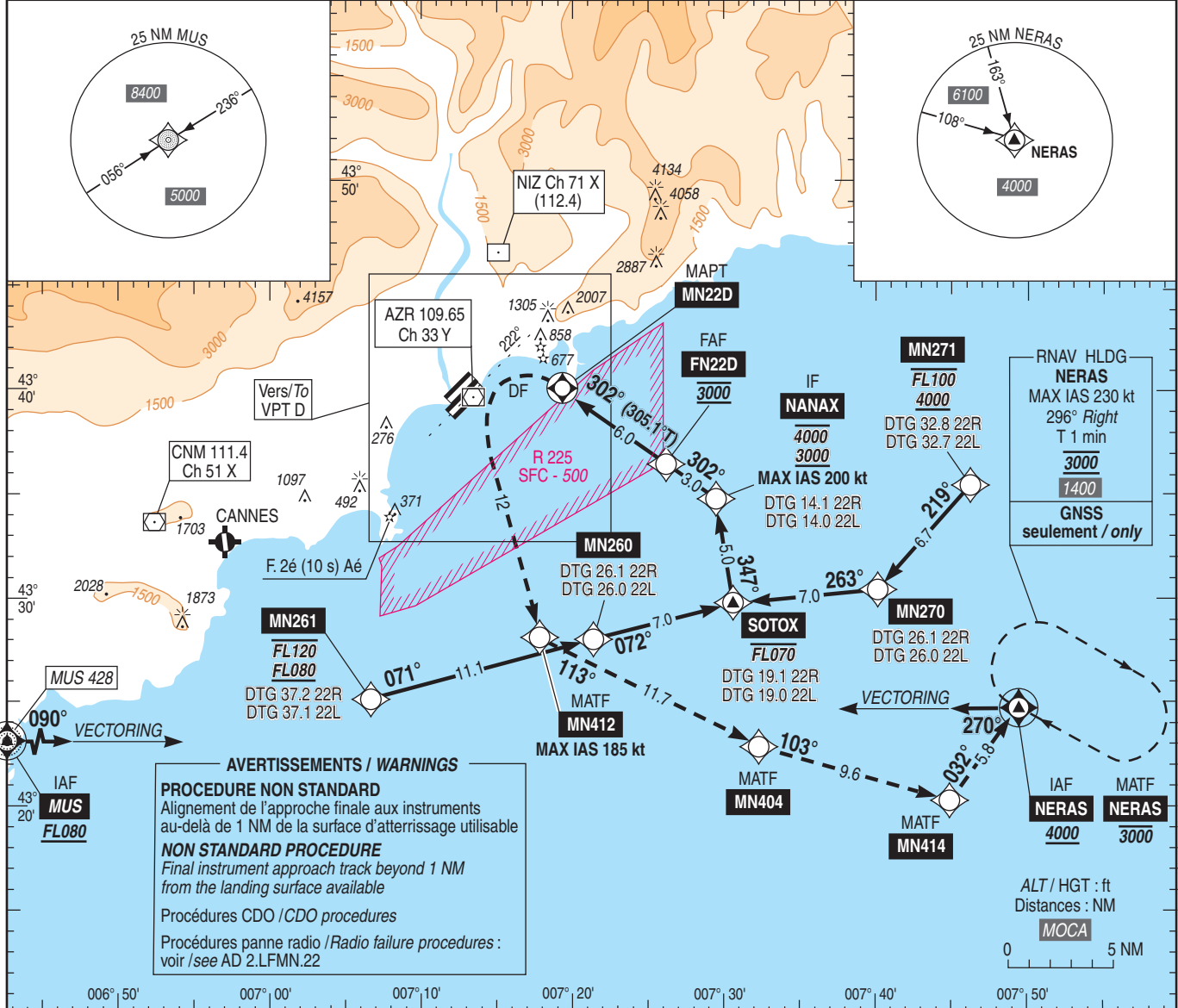
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 12 (1 hPa), DTHR 22R : 10, THR 22L : 12

RNP D RWY 22L/22R

| | | |
|------------------------------------|----------|----------------------|
| FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01 | RNP APCH | VAR 3°E (2025) |
|------------------------------------|----------|----------------------|



AVERTISSEMENTS / WARNINGS
PROCEDURE NON STANDARD
 Alignement de l'approche finale aux instruments au-delà de 1 NM de la surface d'atterrissage utilisable
NON STANDARD PROCEDURE
 Final instrument approach track beyond 1 NM from the landing surface available
 Procédures CDO / CDO procedures
 Procédures panne radio / Radio failure procedures : voir / see AD 2.LFMN.22

| | |
|--|--|
| TA : 5000 | <p>VPT D : voir / see VPT D RWY 22L/22R</p> <p>MAPT MN22D → 302° (305.1°T) 5.2% → FAF FN22D → 302° → IF NANAX</p> <p>MDA R 225 SFC - 500</p> |
| <p>API : Au MAPT MN22D, tourner à gauche (MAX IAS 185 kt) direct vers MN412 en montée à 3000 MAX (2988) puis vers MN404, MN414 et NERAS. A NERAS, intégrer l'attente à 3000 (2988).</p> <p>Missed APCH : At MAPT MN22D, turn left (MAX IAS 185 kt) direct to MN412 climbing at 3000 MAX (2988), then proceed to MN404, MN414 and NERAS. At NERAS, join holding pattern at 3000 (2988).</p> | <p>REF HGT : ALT AD</p> |

| | | |
|--------------|--|--|
| MN22D ← (NM) | MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres. | |
| CAT | VPT D | Conditions de mise en service RNP D 22L/22R : |
| | MDA (H) VIS | - Visibilité ≥ 5 km - Plafond ≥ 1260 ft |
| A B C D | 1260 (1250) 5000 | Conditions needed to use RNP D 22L/22R: - Visibility ≥ 5 km - Ceiling ≥ 1260 ft |
| | | Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants : - feux d'identification de seuil, - feux mont Boron, - feux mont Alban. |
| | | Procedure unavailable at night if following lighting out of order : - THR lighting, - lights on mount Boron, - lights on mount Alban. |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

NICE COTE D'AZUR

Instrument approach

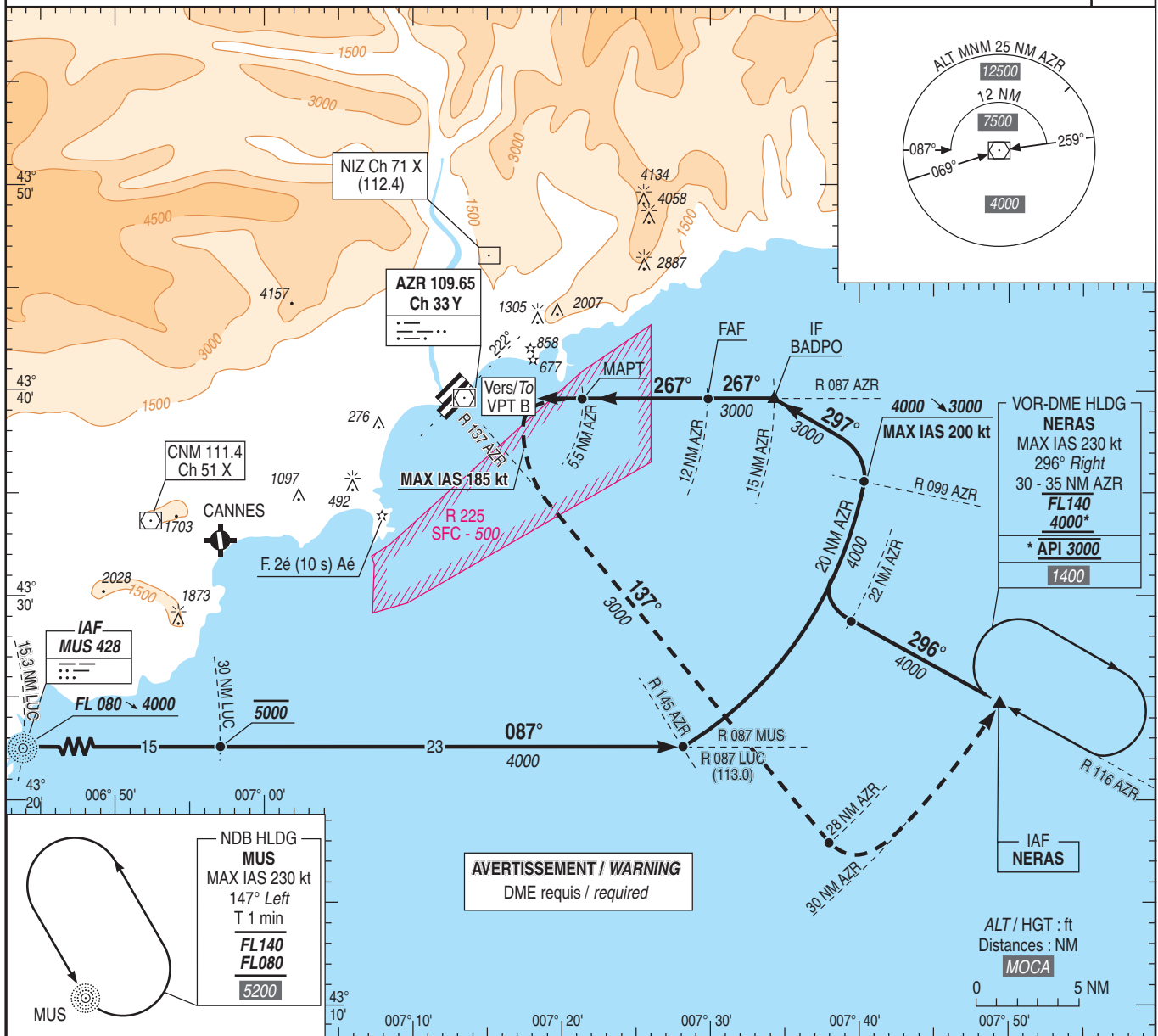
CAT A B C D

ALT AD : 12 (1 hPa), DTHR 22R : 10, THR 22L : 12

VOR B RWY 22L/22R

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

VAR
3°E
(2025)

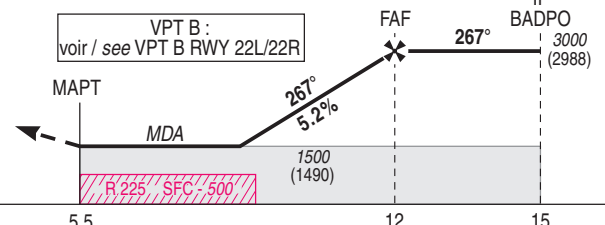


AVERTISSEMENT / WARNING
DME requis / required

TA : 5000

API : Au **MAPT**, tourner à gauche (MAX IAS 185 kt) pour rejoindre et suivre **R 137 AZR** (137°) en montée à **3000** (2988). A **28 AZR** tourner à gauche pour suivre l'arc 30 AZR. A **NERAS** intégrer l'attente à **3000** (2988).

Missed APCH : At **MAPT**, turn left, (MAX IAS 185 kt) to join and follow **R 137 AZR** (137°) climbing at **3000** (2988). At **28 AZR** turn left onto 30 DME arc AZR. At **NERAS** join holding pattern at **3000** (2988).



AZR ← (NM)

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

REF HGT : ALT AD

| CAT | VPT B | | Conditions de mise en service VOR B RWY 22L/22R : | Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants : |
|-----|-------------|------|--|--|
| | MDA (H) | VIS | | |
| A | 1500 (1490) | 8000 | Conditions needed to use VOR B RWY 22L/22R : - Visibilité ≥ 8 km in the south-east area of the aerodrome - Ceiling ≥ 1500 ft | Procedure unavailable at night if following lighting out of order : - THR lighting, - lights on mount Boron, - lights on mount Alban. |
| B | | | | |
| C | | | | |
| D | | | | |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

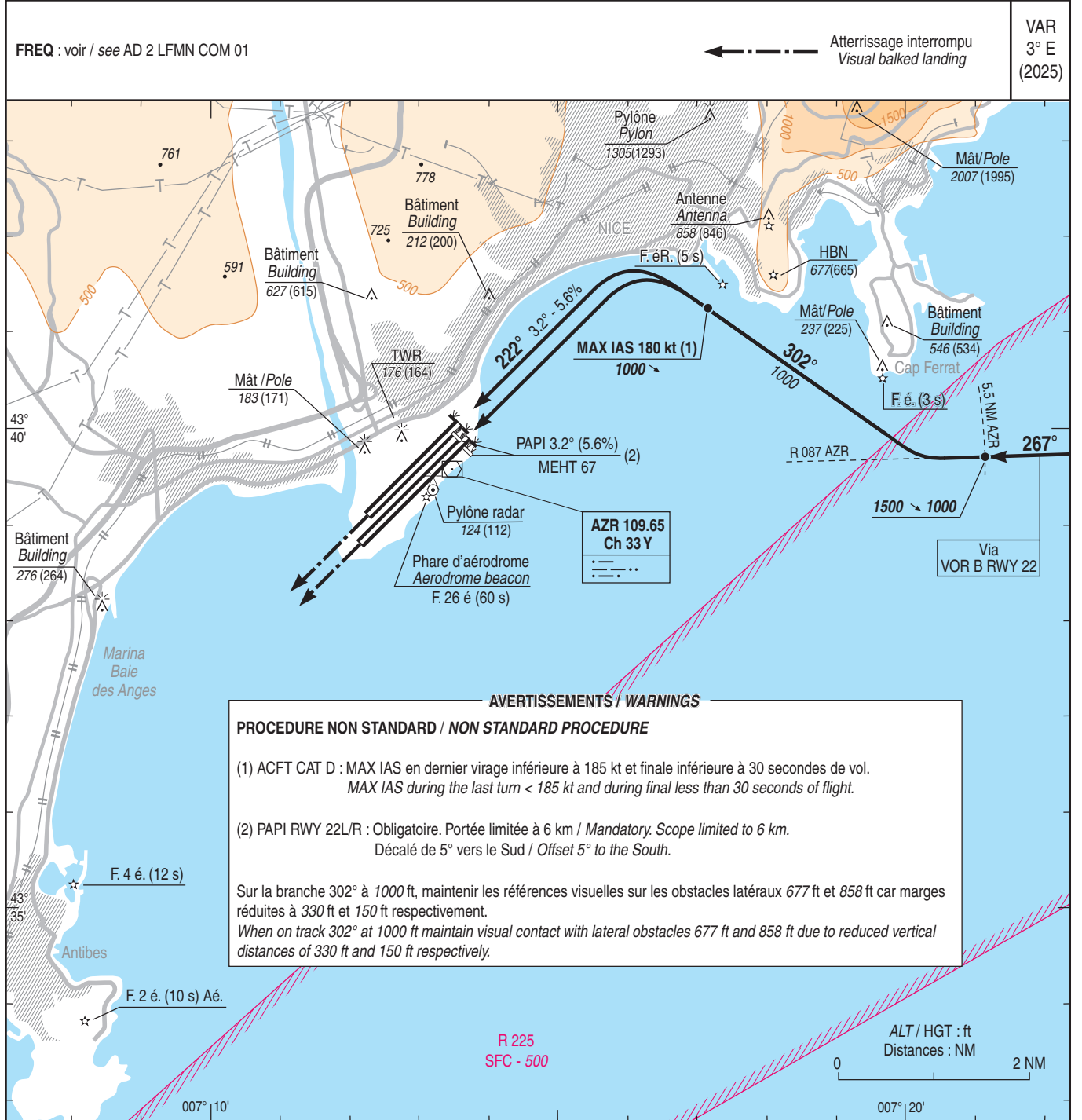
NICE COTE D'AZUR

Instrument approach

CAT A B C D (1)

ALT AD : 12 (1 hPa), DTNR 22R : 10, THR 22L : 12

VPT B RWY 22L/22R



AVERTISSEMENTS / WARNINGS

PROCEDURE NON STANDARD / NON STANDARD PROCEDURE

(1) ACFT CAT D : MAX IAS en dernier virage inférieure à 185 kt et finale inférieure à 30 secondes de vol.
MAX IAS during the last turn < 185 kt and during final less than 30 seconds of flight.

(2) PAPI RWY 22L/R : Obligatoire. Portée limitée à 6 km / Mandatory. Scope limited to 6 km.
Décalé de 5° vers le Sud / Offset 5° to the South.

Sur la branche 302° à 1000 ft, maintenir les références visuelles sur les obstacles latéraux 677 ft et 858 ft car marges réduites à 330 ft et 150 ft respectivement.
When on track 302° at 1000 ft maintain visual contact with lateral obstacles 677 ft and 858 ft due to reduced vertical distances of 330 ft and 150 ft respectively.

TA : 5000

Trajectoire d'atterrissage interrompu : **Monter dans l'axe à 3000 (2988)** puis prévoir sur clairance ATC un virage à **gauche** ; en cas de panne radio, monter dans l'axe à **3000 (2988)** et rejoindre **NERAS à 3000 (2988)**.
Visual bailed landing : Climb **straight ahead at 3000 (2988)**, then expect **left turn** on ATC clearance ; in case of radiocommunication failure, climb **straight ahead at 3000 (2988)** and then join **NERAS at 3000 (2988)**.

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

| | | | | |
|------------------|-------------|------|---|---|
| CAT | VPT B | | <p>Conditions de mise en service VOR B RWY 22L / 22R :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Visibilité ≥ 8 km - Plafond ≥ 1500 ft <p>dans le secteur sud-est de l'aérodrome</p> <p>Conditions needed to use VOR B RWY 22L / 22R :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Visibility ≥ 8 km - Ceiling ≥ 1500 ft <p>in the south-east area of the aerodrome</p> | <p>Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - feux d'identification de seuil, - feux mont Boron, - feux mont Alban. <p>Procedure unavailable at night if following lighting out of order :</p> <ul style="list-style-type: none"> - THR lighting, - lights on mount Boron, - lights on mount Alban. |
| | MDA (H) | VIS | | |
| A B C D | 1500 (1490) | 8000 | | |

Observations / Remarks : NIL

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

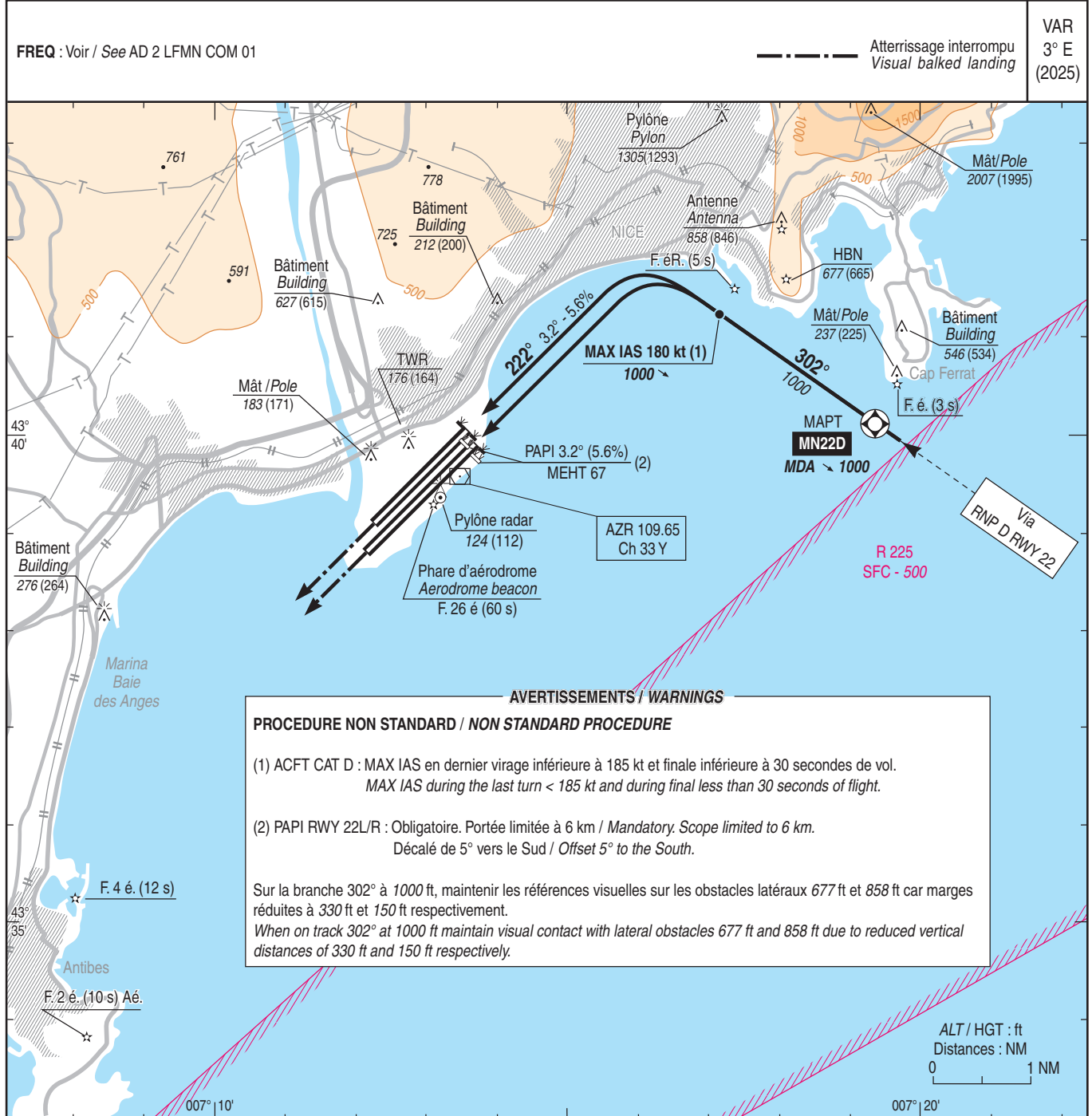
NICE COTE D'AZUR

Instrument approach

CAT A B C D (1)

ALT AD : 12 (1 hPa), DTHR 22R : 10, THR 22L : 12

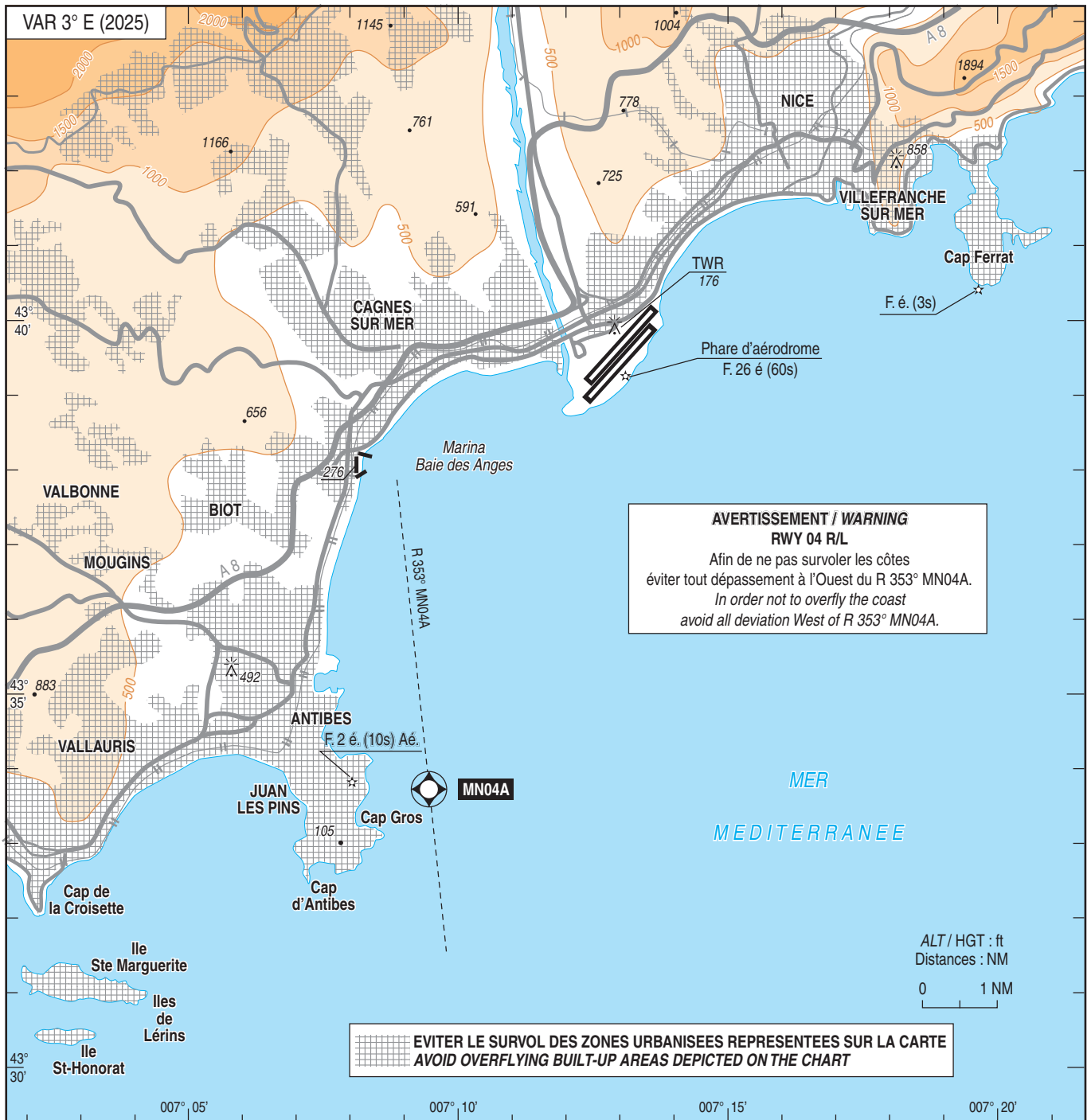
VPT D RWY 22L/22R



| | | | |
|---|--------------------|---|--|
| TA : 5000 | | | |
| <p>Trajectoire d'atterrissage interrompu : Monter dans l'axe à 3000 (2988) puis prévoir sur clairance ATC un virage à gauche. En cas de panne radio, monter dans l'axe à 3000 (2988) et rejoindre NERAS à 3000 (2988).</p> <p>Visual bailed landing : Climb straight ahead at 3000 (2988), then expect left turn on ATC clearance. In case of radiocommunication failure, climb straight ahead at 3000 (2988) and then join NERAS at 3000 (2988).</p> | | | |
| MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres. | | REF HGT : ALT AD | |
| CAT | VPT D | <p>Conditions de mise en service RNP D 22L/22R :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Visibilité ≥ 5 km - Plafond ≥ 1260 ft <p>Conditions needed to use RNP D 22L/22R:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Visibility ≥ 5 km - Ceiling ≥ 1260 ft | |
| | MDA (H) VIS | | |
| A B C D | 1260 (1250) 5000 | <p>Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - feux d'identification de seuil, - feux mont Boron, - feux mont Alban. <p>Procedure unavailable at night if following lighting out of order :</p> <ul style="list-style-type: none"> - THR lighting, - lights on mount Boron, - lights on mount Alban. | |
| Observations / Remarks : NIL | | | |

ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE
Environment visual approach

NICE COTE D'AZUR



CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :

Clairance d'approche à vue délivrée sur demande du pilote ou sur proposition du contrôleur.
 Ne pas survoler les terres en dessous de 5000 ft ASFC.
 Eviter le survol de la ville de Nice, de Villefranche-sur-Mer et du Cap Ferrat.
 De manière générale, adopter une conduite machine visant à réduire l'impact sonore du vol à proximité des terres.
 En particulier, éviter les variations importantes de puissance ou de poussée et limiter la sortie des trainées au strict nécessaire.
Conditions d'approche à vue :
En piste 22, les approches à vue sont interdites lorsque les conditions météorologiques et ou de balisage nécessaires à la mise en oeuvre de la procédure RNP D ou VOR B ne sont pas remplies.

INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :

Visual approach clearance delivered on pilot request or air traffic controller proposal.
Do not overfly ground below 5000 ft ASFC.
Avoid overflying Nice, Villefranche-sur-Mer and Cap Ferrat.
Normally, low noise flying procedures should be adopted near the coast.
Avoid excessive power changes as much as possible and limit landing gear / flaps extension to strict minimum.
Visual approach conditions :
When RWY 22 in use, visual approaches are forbidden when the lighting and / or weather conditions for flying RNP D or VOR B procedure are not met.