

**MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID CONV RWY 12L / 30R**

SID CONV RWY 12L/30R			
CAT	A B C D		
PBN Box	-		
Climb gradient	<p>Double contrainte environnement et ATS :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tous départs : 6,5% jusqu'au FL 070. - Départs 12L suivi de virage à gauche : 7,5% jusqu'à 2000 ft, puis 6,5% jusqu'au FL 070. <p>Ces pentes ATS s'appliquent aussi bien aux départs omnidirectionnels qu'aux itinéraires normalisés de départ. Sauf autorisation contraire de l'approche, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées. Dans toutes les phases de montée, et jusqu'au FL 070, la pente minimale de 6,5% doit être adoptée.</p> <p>En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route.</p> <p><i>Double constraint : environmental and ATS :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Every departure : 6.5% until FL 070. - Departures RWY 12 followed by left turning : 7.5 % until 2000 ft, then 6.5 % until FL 070. <p><i>These ATS slopes concern multidirectional departures as well as standardized departure routing. Except otherwise instructed by approach, the aircraft must comply with fixed specifications. During the whole climbing, and until FL 070, minimal slope gradient of 6,5 % must be adopted.</i></p> <p><i>If not possible to adhere to the climb gradient, the pilot must advise control at the start up request.</i></p>		
General RMK	<p>Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i></p> <p>Consignes générales : Sauf clairance contraire de l'organisme de contrôle, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.</p> <p>Vitesse : FL < 100, MAX IAS 250 KT.</p> <p>Nuisances : appliquer les procédures moindres nuisances (AD 2 LFMT – 21).</p> <p>General instructions : <i>Except opposite instructions, aircraft must comply with each departure specifications.</i> <i>In case of impossibility, the pilot must inform ATC at first contact.</i></p> <p>Speed : FL < 100, MAX IAS 250 KT.</p> <p>Noise pollution : <i>comply with noise abatement procedures (AD 2 LFMT – 21).</i></p>		
SID	Itinéraires / Routes	Cir Initiale Initial clearance	RMK
NG 8N	<p>Monter dans l'axe. A 500 ft, tourner à droite (ne pas tourner avant 1.7NM FJR) pour intercepter et suivre le R 052 NG (RM 52°) vers NG. Pente théorique de montée : 4.5% jusqu'à 500ft (déterminée par un arbre d'altitude 77ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM), puis 3.3%.</p> <p><i>Climb runway axis. At 500 ft, turn right (do not turn before 1.7NM FJR) to intercept and follow R 052 NG (MAG 052°) to NG.</i> <i>Theoretical climb gradient : 4.5% until 500ft (determined by a tree of 77 ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3 NM), then 3.3%.</i></p>	3000	
NG 8S	<p>Monter dans l'axe. A 520 ft, tourner à gauche RM 016° (ne pas tourner avant 1.5NM FJR) pour intercepter et suivre le R 047 NG (RM 47°) vers NG.</p> <p><i>Climb runway axis. At 520 ft, turn left MAG 016° (do not turn before 1.5NM FJR) to intercept and follow R 047 NG (MAG 047°) to NG.</i></p>	3000	
KELAM 8N	<p>Monter dans l'axe. A 500 ft, tourner à gauche RM 197° (ne pas tourner avant 1.7 NM FJR) pour intercepter et suivre le R 242 FJR (RM 242°) vers BALRU et ZR puis le R 241 ZR (RM 241°) vers SIJAN et KELAM. Pente théorique de montée : 4.5% jusqu'à 500 ft (déterminée par un arbre d'altitude 77ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM), puis 3.3%.</p> <p><i>Climb runway axis. At 500 ft, turn left MAG 197° (do not turn before 1.7 NM FJR) to intercept and follow R 242 FJR (MAG 242°) to BALRU and ZR then R 241 ZR (MAG 241°) to SIJAN and KELAM.</i> <i>Theoretical climb gradient : 4.5% until 500 ft (determined by a tree of 77 ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3 NM), then 3.3%.</i></p>	3000	
PPG 8N	<p>Monter dans l'axe. A 500 ft, tourner à gauche RM 178° (ne pas tourner avant 1.7 NM FJR) pour intercepter et suivre le R 223 FJR (RM 223°) vers PPG. Pente théorique de montée : 4.5% jusqu'à 500 ft (déterminée par un arbre d'altitude 77ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM), puis 3.3%.</p> <p><i>Climb runway axis. At 500 ft, turn left MAG 178° (do not turn before 1.7 NM FJR) to intercept and follow R 223 FJR (MAG 223°) to PPG.</i> <i>Theoretical climb gradient : 4.5% until 500 ft (determined by a tree of 77ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3 NM), then 3.3%.</i></p>	3000	

Départs omnidirectionnels / Omnidirectional departures

RWY 30R :

Monter dans l'axe. A **500 ft**, route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Pente théorique : **4.5%** jusqu'à **2000 ft** (déterminée par un arbre d'altitude 77ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM puis par le pic Saint Loup d'altitude 2159 ft dans le 330° de la DER à 13 NM), puis **3.3%** jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Climb runway axis. At 500 ft, direct route climbing up to enroute safety altitude.
Theoretical climb : 4.5% until 2000 ft (determined by a tree of 77ft in altitude in the radial 330° of DER, range 0.3 NM then by Pic Saint Loup, summit altitude 2159 ft located 330° and 13NM from DER), then 3.9% until enroute safety altitude.

RWY 12L :

Monter dans l'axe. A **520 ft**, route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Climb runway axis. At 520 ft, direct route climbing up to enroute safety altitude.