

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 LFSM.1**Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name*****LFSM - MONTBELIARD COURCELLES****AD 2 LFSM.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>	47°29'12"N 006°47'29"E
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	2 km S Montbéliard
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i> Température de référence / <i>Reference temperature</i>	1041 ft 28 ° 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>	2.9982°E 2025 (0.126°)
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i> Adresse / <i>Address</i> Telephone FAX TELEX AFS	SYNDICAT MIXTE DE L'AERODROME DU PAYS DE MONTBELIARD Aérodrome de MONTBELIARD COURCELLES rue Etienne Oehmichen 25420 Courcelles-les-Montbéliard 03 81 90 71 50
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR
8	Observations / <i>Remarks</i>	

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

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	Douanes : PN 24 HR TEL : 09 70 27 30 28 - FAX : 04 72 82 12 02 E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr Customs : PN 24 HR TEL : 09 70 27 30 28 - FAX : 04 72 82 12 02 E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>	
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	LUN-VEN : 0730-1100, 1300-1700. En dehors de ces HOR, ainsi que SAM, DIM et JF : PPR la veille ou le dernier jour ouvrable avant 1600. TEL : 03 81 90 18 00 - FAX : 03 81 90 53 44. Aérodrome de MONTBELIARD COURCELLES, rue Etienne Oehmichen 25420 Courcelles-les-Montbéliard E-mail : afis@aerodrome-montbeliard.fr MON-FRI : 0730-1100, 1300-1700. Outside these SKED and SAT, SUN and public HOL: PPR before 1600 on previous day or on the last working day. TEL : 03 81 90 18 00 - FAX : 03 81 90 53 44. Aérodrome de MONTBELIARD COURCELLES, rue Etienne Oehmichen 25420 Courcelles-les-Montbéliard E-mail : afis@aerodrome-montbeliard.fr
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	H24 CB Carte AVIA : j.rota@thevenin-ducrot.fr H24 credit card AVIA card : j.rota@thevenin-ducrot.fr
9	Services de manutention / <i>Handling</i>	
10	Sûreté / <i>Safety</i>	
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	NIL
12	Observations / <i>Remarks</i>	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS GRF (RWY surface condition assessment and report service) : ATS SKED

AD 2 LFSM.4**Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburant : 100LL - JET A1 (CIV-MIL sous convention). Lubrifiants : NIL. Fuel : 100LL - JET A1 (CIV-MIL under agreement). Lubricant : NIL.
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	
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>	
7	Observations / <i>Remarks</i>	

AD 2 LFSM.5

Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	A proximité	in the vicinity
2	Restaurants	A proximité	in the vicinity
3	Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>	Taxis sur demande, bus à proximité.	Taxis on request, bus stop in the vicinity.
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>		
5	Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i>		
6	Office de tourisme / <i>Tourist office</i>		
7	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFSM.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>	1	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>		
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Moyens externes.	External means.
4	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFSM.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>	Aucun équipement.	No equipment.
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>		
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>	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	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

AD 2 LFSM.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>	Revêtu	Paved
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	9 F/C/W/T	
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i>	TWY A, B : 10 m	
	Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>	Revêtu	Paved
	Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	TWY A : 10 F/C/W/T TWY B : 11 F/C/W/T	
3	Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>	Point d'attente 26 Parking pied de la tour	Holding point 26 Apron vicinity of tower
	Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>	1037 ft au point d'attente 26 1033 ft au pied de la tour	1037 ft at holding point 26 1033 ft vicinity of tower
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>		
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>		
6	Observations / <i>Remarks</i>	Les voies de circulation A et B sont limitées aux aéronefs dont la largeur hors-tout du train d'atterrissage est inférieure à 5 m.	TWY A and TWY B are limited to ACFT with a main gear overall width smaller than 5 meters.

AD 2 LFSM.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>	NIL	
	Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i>		
2	Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>	Voir carte AD 2 LFSM ADC 01	See chart AD 2 LFSM ADC 01
	Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>	Voir/see AD 2 LFSM .14/15	
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>		
4	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFSM.10

Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

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

AD 2 LFSM.11

Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1	Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>	BALE MULHOUSE
2	Horaires de service / <i>Hours of service</i>	voir/see AD 2 LFSM .3
	Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>	H24 LILLE
3	Centre MET responsable des TAF <i>Office in charge of TAF</i>	
	Période de validité / <i>Validity period</i>	
4	Type de prévision d'atterrissage <i>Type of landing forecast</i>	
	Périodicité / <i>Interval of issuance</i>	
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / <i>Flight documentation</i>	C-PL
	Langue utilisée / <i>Language used</i>	FR
7	Cartes, autres informations <i>Charts, other information</i>	METAR AUTO : ETE/SUM : 0600-2000 RIV/WIN : 0800-1800
8	Équipement complémentaire <i>Supplementary equipment</i>	AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>	AFIS
10	Informations complémentaires <i>Additional information</i>	TEL MET (IFR) : 03 68 08 11 08.

AD 2 LFSM.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
08	079.47 (077)	1700 x 23	16 F/C/W/T revêtue / paved		47°29'06.93"N 006°46'49.12"E (47°29'09.33"N 006°47'08.23"E) ----- GUND NIL	THR : 1030ft DTHR : 1030ft
26	259.47 (257)	1700 x 23	16 F/C/W/T revêtue / paved		47°29'17.01"N 006°48'09.14"E (47°29'14.58"N 006°47'49.96"E) ----- GUND NIL	THR : 1041ft DTHR : 1037ft
08L	079.48 (077)	855 x 50	non revêtue / not paved		47°29'10.86"N 006°47'07.94"E ----- GUND NIL	THR : 1028ft
26R	259.48 (257)	855 x 50	non revêtue / not paved		47°29'15.92"N 006°47'48.21"E ----- GUND NIL	THR : 1037ft
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
08	NIL	NIL	NIL	1820 x 150	NIL	NIL
26	NIL	NIL	NIL	1820 x 150	NIL	NIL
08L	NIL	NIL	NIL	855 x 60	NIL	NIL
26R	NIL	NIL	NIL	855 x 60	NIL	NIL

AD 2 LFSM.13

Distances déclarées Declared distances

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations Remarks
08	1700	1700	1700	1300	
26	1650	1650	1650	1250	Distances déclarées réduites de 50 m par rapport aux dimensions de la piste revêtue afin de prendre en compte le respect d'une bande aménagée de 60 m exigée contigüe à l'extrémité de la piste 26. Declared distances reduced of 50 m compared to the paved RWY dimension in order to take into account a required 60 m clear strip adjacent to the end of RWY 26.
08L	855	855	855		
26R	855	855	855		

AD 2 LFSM.14

Balises d'approche et de piste Approach and runway lighting

RWY ID	APCH	THR couleur colour	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur Length	Balise axial Centerline LGT			
						Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity
08		G							
26		G	PAPI 4.0 ° 7.0 %	27 ft					
RWY ID	Balise latéral Edge lighting				Extrémité RWY end		SWY		
	Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity	Couleur Colour		Longueur Length	Couleur Colour	
08	1700 m	60 m	W	LIL	R				
26	1700 m	60 m	W	LIL	R				(1)

(1) Faisceau PAPI désaxé à gauche de 3°
(1) PAPI light beam 3° offset to the left

AD 2 LFSM.15

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

1	ABN	NIL
	IBN	NIL
2	Té d'atterrissage / LDI	NIL
	Anémomètre / Anemometer	NIL
3	Balise axial TWY / TWY centre line lighting	NIL
	Balise latéral TWY / TWY edge lighting	Balises bleues rétrofléchissantes Retroreflective blue beacons
4	Alimentation de secours / Secondary power unit	Groupe électrogène puissance 17.5 kVA Generator power 17.5 kVA
	Temps de commutation / Switch-over time	< 15 s
5	Observations / Remarks	

AD 2 LFSM.16

Aire de poser pour hélicoptères Helicopter landing area

1	Description
---	-------------

AD 2 LFSM.17

Espaces ATS *ATS airspace*

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>
	G			NIL

AD 2 LFSM.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
AFIS	MONTBELIARD Information (FR) <i>MONTBELIARD Information (EN)</i>	132.030 MHz	HO	
A/A	MONBELLiard (FR)	132.030 MHz	HX	Absence ATS

AD 2 LFSM.19

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée <i>Coverage</i>	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation <i>Location</i>	

AD 2 LFSM .20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

AD 2 LFSM .21

Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

AD 2 LFSM .22**22.1 Vols à l'arrivée****CONSIGNES GENERALES**

Présence d'obstacles aux environs immédiats de l'aérodrome :

- trouée Est : pylône à 900 m de l'extrémité de la piste 08,
- trouée Ouest : relief (Mont Bart) à 1000 m de l'extrémité de la piste 26.

En l'absence d'organisme AFIS, PCL PPR agent AFIS avant 1500.

CONSIGNES PARTICULIERES (AVIONS)

De nuit : seule la trouée Est est utilisable au décollage et à l'atterrissage. L'entraînement de nuit est réservé aux pilotes autorisés qui en auront fait la demande auprès de l'exploitant d'aérodrome et conformément aux consignes en vigueur.

- **Décollage (RWY 08)**

Du fait de la présence d'obstacles proches (voir consignes générales), le respect des marges de franchissement d'obstacles (tous moteurs ou n-1 moteurs selon les dispositions opposables à l'exploitant) au décollage peut ne pas être respecté.

Dans ce cas, l'exploitant devra établir des minimums permettant de voir et d'éviter les obstacles. Ces minimums ne seront pas inférieurs à :

- de jour : VH = 1500 m, plafond 1000 ft
- de nuit : VH = 2500 m, plafond 1000 ft

- **Atterrissage (RWY 26)**

ATT interdit de nuit en cas d'indisponibilité du PAPI.

- **Atterrissage (RWY 08)**

Interdit de nuit

Du fait de la présence du Mont Bart, à proximité du terrain (secteur ouest), la procédure MVL pour un atterrissage 08 nécessite une trajectoire courbe garantissant des marges latérales par rapport au relief.

- **Approche interrompue**

A la MDA(H) ou au plus tard au MAPT, selon consignes publiées. En dessous de la MDA(H) (cas de l'atterrissage avorté à vue), l'attention des équipages est attirée sur le fait que la remise de gaz (avec ou sans prise en compte de la panne moteur) peut s'avérer impossible en respectant les marges de franchissement d'obstacles. Dans ce cas, la procédure opérationnelle devra prévoir un "point de décision" au delà duquel l'atterrissage devra impérativement avoir lieu. Pour cette même raison et sauf cas de force majeure, les exploitants ne devront pas débuter l'approche en cas de panne d'un moteur.

EXIGENCES OPERATIONNELLES APPLICABLES AUX EXPLOITANTS FRANÇAIS ET ETRANGERS UTILISANT LEURS AVIONS SELON LES REGLES APPLICABLES AU TRANSPORT PUBLIC (AVIONS).

ACFT < 9 sièges passagers et masse < 5,7 t : pas d'exigence hormis le respect des consignes particulières.

ACFT > 9 sièges passagers ou masse > 5,7 t : une reconnaissance du site ou un entraînement sur un simulateur pourvu d'un visuel spécifique approuvé à cet effet est requise.

A défaut de reconnaissance, les minimums d'atterrissage et de décollage suivants seront utilisés : VH = 5000 m - Plafond = 1500 ft

La reconnaissance doit être effectuée par les commandants de bord couvrant toutes les procédures aux instruments de l'aérodrome, ainsi que les procédures d'utilisation sur site propres à l'exploitant sur l'aéronef concerné.

De plus, le commandant de bord devra avoir suivi une formation définie par l'exploitant portant notamment sur l'étude des cartes, des trajectoires, des obstacles dans les trouées opérationnelles, des caractéristiques aérologiques et des performances normales et dégradées de l'aéronef.

ACFT > 30 sièges passagers : en plus des exigences spécifiées en 3.2, un dossier devra être déposé à la DSAC Nord-Est au minimum un mois avant le début de l'exploitation souhaitée.

Ce dossier comprendra :

- une étude opérationnelle avec calcul des performances au décollage, à l'atterrissage, en remise de gaz (N et N - 1 moteurs). Pour le décollage, un plan précis et coté faisant apparaître la (ou les) trouée(s) d'envol, la trajectoire suivie et les marges de franchissement d'obstacles devra être fourni.
- les consignes spécifiques figurant au manuel d'exploitation pour l'utilisation du cycle (conditions MTO, trajectoires (arrivées, départs, remise de gaz, configuration avion...)).
- le programme de formation théorique (études des cartes, obstacles, performances) et pratique (procédures normales, occasionnelles, urgences) des équipages.

Procédures de vol Flight procedures**22.1 Arriving flights****GENERAL INSTRUCTIONS**

Obstacles in the immediate vicinity of the aerodrome :

- Eastern funnel : pylon 900 m from the end of runway 08.
- Western funnel : high ground (Mont Bart) 1000 m from the end of runway 26.

Without AFIS, PCL PPR from AFIS agent before 1500.

SPECIAL INSTRUCTIONS (AIRPLANES)

At night, only the Eastern funnel can be used for take-offs and landings. Night training flights are reserved for authorized pilots, who have placed a request with the aerodrome operator, and in accordance with the instructions in force.

- **Take-off (RWY 08)**

Due to the presence of close obstacles (see general instructions), compliance with obstacle clearance heights (all engines or n-1 engines, dependent on the provisions affecting the operator) on take-off may not be maintained.

In this case, the operator must obtain minima which enable him to see and avoid the obstacles. These minima shall not be lower than :

- by day : VH = 1500 m, ceiling 1000 ft
- at night : VH = 2500 m, ceiling 1000 ft

- **Landing (RWY 26)**

Landing prohibited at night if PAPI not available.

- **Landing (RWY 08)**

Prohibited at night.

Due to the presence of Mont Bart close to the field (western sector), the circling procedure for landings on 08 demands a curved approach path which ensures lateral clearances with respect to the high ground.

- **Missed approach**

At MDA(H) or not later than MAPT, dependent on the published instructions. Below MDA(H) (in the case of a visual aborted landing), the attention of crews is drawn to the fact that a go-around (with or without taking into account the loss of an engine) may be found to be impossible while complying with the obstacle clearances. In this case, the operational procedure must include a "decision point", beyond which the landing must take place. For this same reason, saving any unavoidable circumstances, operators must not begin an approach in the event of the loss of an engine.

OPERATIONAL REQUIREMENTS APPLICABLE TO FRENCH AND FOREIGN OPERATORS WHOSE AIRCRAFT ARE BEING USED IN ACCORDANCE WITH THE RULES APPLICABLE TO PUBLIC TRANSPORT (AIRPLANE)

ACFT with 9 passenger seats or less and weight < 5.7 tons : no requirements apart from compliance with the special instructions.

ACFT with more than 9 passenger seats or weight > 5.7 tons : an inspection of the site or training on a simulator equipped with a specific visual view, approved for this purpose, is required.

Failing an inspection, the following landing and take-off minima are to be used : VH = 5000 m - Ceiling = 1500 ft

The inspection must be carried out by aircraft commanders, covering all the aerodrome instrument procedures, as well as the operator's on-site operating procedures on the aircraft concerned.

In addition, the aircraft commander must have undergone training, defined by the operator and covering in particular charts, flight paths, obstacles inside operating funnels and the aerological characteristics and the normal and degraded performances of the aircraft.

ACFT with more than 30 passenger seats : in addition to the requirements specified in 3.2, a file must be submitted for approval to DSAC Nord-Est at least one month before the start of the intended operations.

This file should comprise :

- an operational study with a calculation of the performance on take-off, on landing and on go-around (N and N-1 engines). For the take-off, a precise, dimensioned drawing, showing the take-off funnel(s), the flight path followed and the obstacle clearance heights, must be supplied.
- the specific instructions contained in the operating manual for the duty cycle (MTO conditions, flight paths (arrivals, departures, go-arounds, aircraft configuration...)).
- the programme for the theoretical training (study of charts, obstacles, performances) and the practical training (normal, occasional and emergency procedures) of crews.

Après étude du dossier la DSAC Nord-Est délivrera une autorisation à l'exploitant pour les vols demandés.

CAS DES HELICOPTERES

Les minimas d'atterrissage à utiliser sont ceux de la catégorie A avion.

Les hélicoptères sont soumis aux consignes particulières décrites au § 2, avec, dans le cas du non respect des marges des franchissements d'obstacles, des minima de décollage suivants :

- de jour VH = 1000 m, plafond = 1000 ft
- de nuit VH = 1500 m, plafond = 1000 ft (décollage interdit de nuit au QFU 257°).

Les exigences opérationnelles du § 3.2 sont applicables aux hélicoptères disposant de plus de 9 sièges passagers, quelle que soit leur masse.

Les exigences opérationnelles du § 3.3, exigeant un dépôt de dossier et une autorisation préalable, sont applicables aux hélicoptères dont la masse maximale dépasse 9t et disposant de plus de 15 sièges passagers.

22.2 Vols au départ

Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 08 : Monter RM 077° à 7.4% (1)(2) jusqu'à 2037 ft (996 ft) puis route directe en montée à 4.2 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Obstacle le plus pénalisant : arbre de 1074 ft situé à 75 m de la DER et à 118 m au Sud de l'axe.

(2) Cette consigne fait abstraction des obstacles suivants :

- Arbres situés à proximité de la DER au Nord de l'axe, le plus proche situé à 8 m de la DER et à 87 m au Nord de l'axe, induisant une pente minimale de 71.7%.
- Ligne d'arbres située à 8 m de la DER et à 83 m au Sud de l'axe induisant une pente minimale de 72.0%.
- Ligne d'arbres située à 56 m de la DER et à 141 m au Sud de l'axe induisant une pente minimale de 18.3%.

RWY 26 : Compte tenu de la présence du Mont Bart, les départs IFR RWY 26 sont interdits.

AD 2 LFSM .23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

23.2 EQUIPEMENT AD

PCL pour le balisage et PAPI :

- 3 coups d'alternat pour allumage balisage basse intensité.
- 5 coups d'alternat pour allumage balisage haute intensité.
- 7 coups d'alternat en moins de 5 secondes pour éteindre le balisage.
- Extinction automatique 13'40 s.

23.3 PERIL ANIMALIER

NIL.

AD 2 LFSM .24

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

AD 2 LFSM .25

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE PROCEDURE IDENTIFICATION
RNP RWY26

After analysis of the file, the DSAC Nord-Est will issue an operator clearance for the requested flights.

FOR HELICOPTERS

The landing minima to be used are those for a category A aircraft.

Helicopters are subject to the special instructions described in § 2 with, if the obstacle clearance heights are not maintained, the following take-off minima :

- by day VH = 1000 m, ceiling 1000 ft
- by night VH = 1500 m, ceiling 1000 ft (take-off from QFU 257° prohibited at night).

The operational requirements in § 3.2 are applicable to helicopters which have more than 9 passenger seats, whatever their weight.

The operational requirements in § 3.3, requiring the submission of a file and prior permission, are applicable to helicopters whose maximum weight exceeds 9 tons and which have more than 15 passenger seats.

22.2 Departing flights

Recommended instructions for IFR departures

RWY 08 : Climb MAG 077° at 7.4% (1)(2) up to 2037 ft (996 ft), then direct route climbing at 4.2% up to enroute safety altitude.

(1) Most penalizing obstacle : 1074 ft tree located at 75 m from the DER and 118 m South of axis.

(2) This instruction ignores the following obstacles :

- Trees located near the DER North of axis, the nearest located at 8 m from the DER and 87 m North of axis, inducing a minimum slope of 71.7%.
- Trees line located at 8 m from the DER and 83 m South of axis, inducing a minimum slope of 72.0%.
- Trees line located at 56 m from the DER and 141 m South of axis, inducing a minimum slope of 18.3%.

RWY 26 : Due to the presence of the Mont Bart, IFR departures RWY 26 are prohibited.

23.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

23.2 AD EQUIPEMENT

PCL for lighting and PAPI :

- 3 microphone switch actions for low intensity lighting.
- 5 microphone switch actions for high intensity lighting.
- 7 microphone switch actions in less than 5 seconds to switch off lighting.
- Automatic extinguishing 13'40 s.

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

NIL.

Charts related to the aerodrome

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

Visual segment surface (VSS) penetration

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

MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS LINE OF OPERATIONAL MINIMA
LNAV

CARTE D'AERODROME

FREQ : voir/see AD 2 LFSM.18

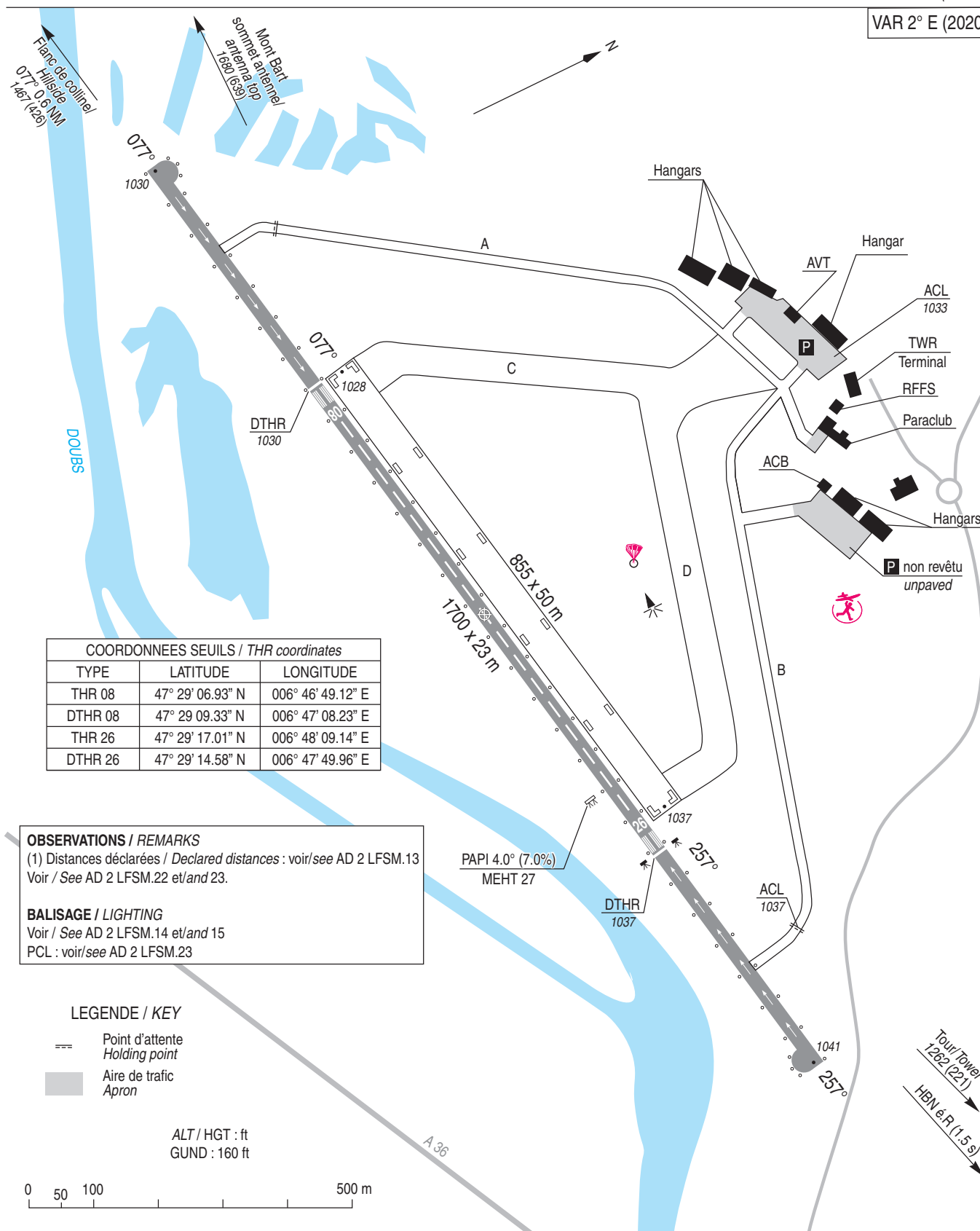
MONTBELIARD COURCELLES

47 29 12 N - 006 47 29 E

ALT AD : 1041 (38 hPa)

Aerodrome chart

VAR 2° E (2020)



RWY	BALISAGE / Lighting		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE Surface	RESIST. Strength	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
08	NIL	LIL	1700	1700	1700	1300	Revêtu Paved	16 F/C/W/T	1000	1000	-	-
26	NIL	LIL	1650 (1)	1650 (1)	1650 (1)	1250 (1)			-	-	-	-

DATA

MONTBELIARD COURCELLES

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES
Waypoints / Procedures main fixes

←

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
IAF HR	REF ENR 4.1		X			
SM 404	47°35'52.1" N	007°01'23.2" E	X			
ISM 26	47°31'05.4" N	007°02'40.4" E	X			
FSM 26	47°30'14.7" N	006°55'51.2" E	X			
RW 26	47°29'14.6" N	006°47'50.0" E	X			
SM 410	47°27'57.3" N	006°37'48.6" E	X			

MONTBELIARD COURCELLES

PRECODING RNP RWY 26

RNP RWY 26												
RMK									MAG VAR 2020 02,3°E			Ref NAVD :
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNMM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Nav Spec
HLDG		HR	Yes	187	190.0	T 1 min	R	5500	FL 080	150		RNAV 1/ RNP APCH
	IF	HR	-					-	-	-		RNAV 1/ RNP APCH
	TF	SM 404	-	077	079.5	12.0	-	3300	-	-		RNAV 1/ RNP APCH
	TF	ISM 26	-	167	169.7	4.9	-	2900	-	-		RNAV 1/ RNP APCH
	IF	ISM 26	-					2900	-	-		RNP APCH
	TF	FSM 26	-	257	259.7	4.7	-	2900	-	-		RNP APCH
APCH	TF	RW 26	Yes	257	259.6	5.5	-	-	-	-	-3,0/15	RNP APCH
	TF	SM 410	Yes	257	259.3	6.9	-	-	-	-		RNP APCH
	DF	HR	-				R	5500	-	-		RNP APCH

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

ALT AD : 1041 (38 hPa), DTHR : 1037

MONTBELIARD COURCELLES

RNP RWY 26

APP : BALE Approche/Approach 133.510 (au-dessus de/above 5000)

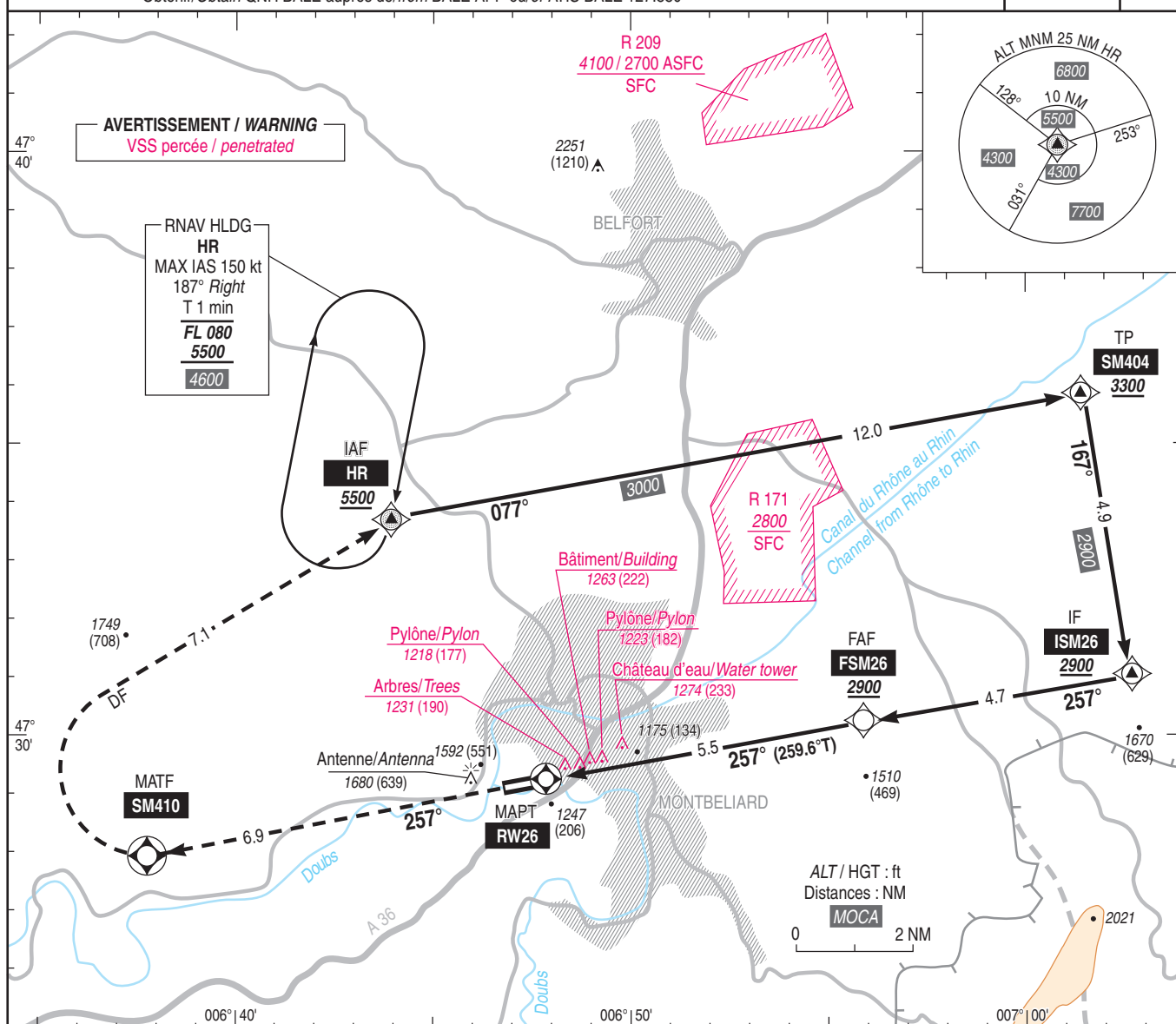
TWR : NIL (AD non contrôlé/AD not controlled)

AFIS : MONTBELIARD Information 132.030 (1)

(1) Absence ATS : A/A (132.030) FR uniquement / only.

Obtenir/Obtain QNH BALE auprès de/from BALE APP ou/or ATIS BALE 127.880

RNP APCH

VAR
2° E
(2020)

TA : 7000

API : Monter vers **SM410** puis tourner à **droite** direct vers **HR** pour intégrer l'attente à **5500** (4459).

Monter à 3000 (1959) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb to **SM410**, turn **right** direct to **HR** then enter holding at **5500** (4459).

Climb up to 3000 (1959) prior to level acceleration.

DTHR : (NM)

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

REF HGT : ALT AD

CAT	LNAV			MVL/Circling ⁽²⁾		MVL/Circling ⁽²⁾ absence ATS		DIST RW26 ALT (HGT)	3 2070 (1033)	4 2400 (1363)	5 2730 (1693)
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS				
A B	1790 (740)	1500 1600	740	1980 (940)	1500 1600	2110 (1070)	1500 1600				

Observations/Remarks : Circuit AD RWY 08 : Droite/Right. (2) MVL RWY 08 interdites de nuit. / Circling RWY 08 prohibited at night.
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir/see AIP ENR 1.5
Calage PAPI RWY 26 à 7% / PAPI RWY 26 : slope 7%.

FAF - MAPT	5.5 NM	70 kt 4 min 44	80 kt 4 min 09	90 kt 3 min 41	100 kt 3 min 19	110 kt 3 min 01	120 kt 2 min 46	130 kt 2 min 33
VSP (ft/min)		380	440	490	550	600	660	710