APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouverte à la CAP
Public air traffic

29 OCT 2026

NICE COTE D'AZUR
Aérodrome/*Aerodrome*
AD 3 LFMN APP 01

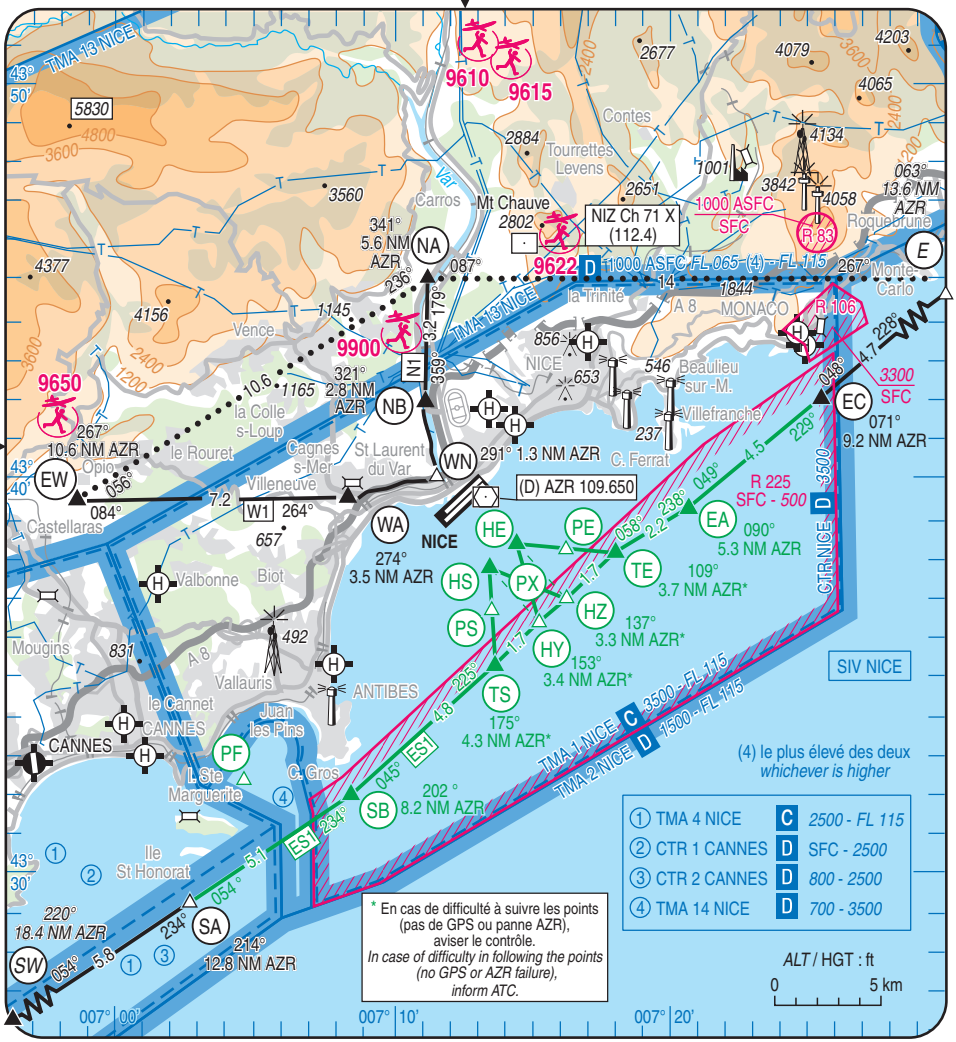
	FATO : *ALT 12 ft*	*ALT AD : 12 (1 hPa)*	LFMN
	LAT : 43 38 57 N	LAT : 43 39 55 N	VAR : 3° E (2025)
	LONG : 007 12 39 E	LONG : 007 12 54 E	

FIS : 120.855 - 122.930 (1) - 124.430
ATIS : 129.605 (FR) - 136.580 (EN)
APP : NICE Approche/*Approach* 124.180 - 134.475 - 125.580 (s)
TWR : 118.705 (2) - 122.380 (3) - 123.155 (s)
GND (SOL) : 121.705 - **DELIVERY** (PREVOL) : 121.780

VDF
ILS/DME RWY 04L NI 109.95
ILS/DME RWY 04R NA 110.7

EN SURFACE / *ABOVE GROUND*

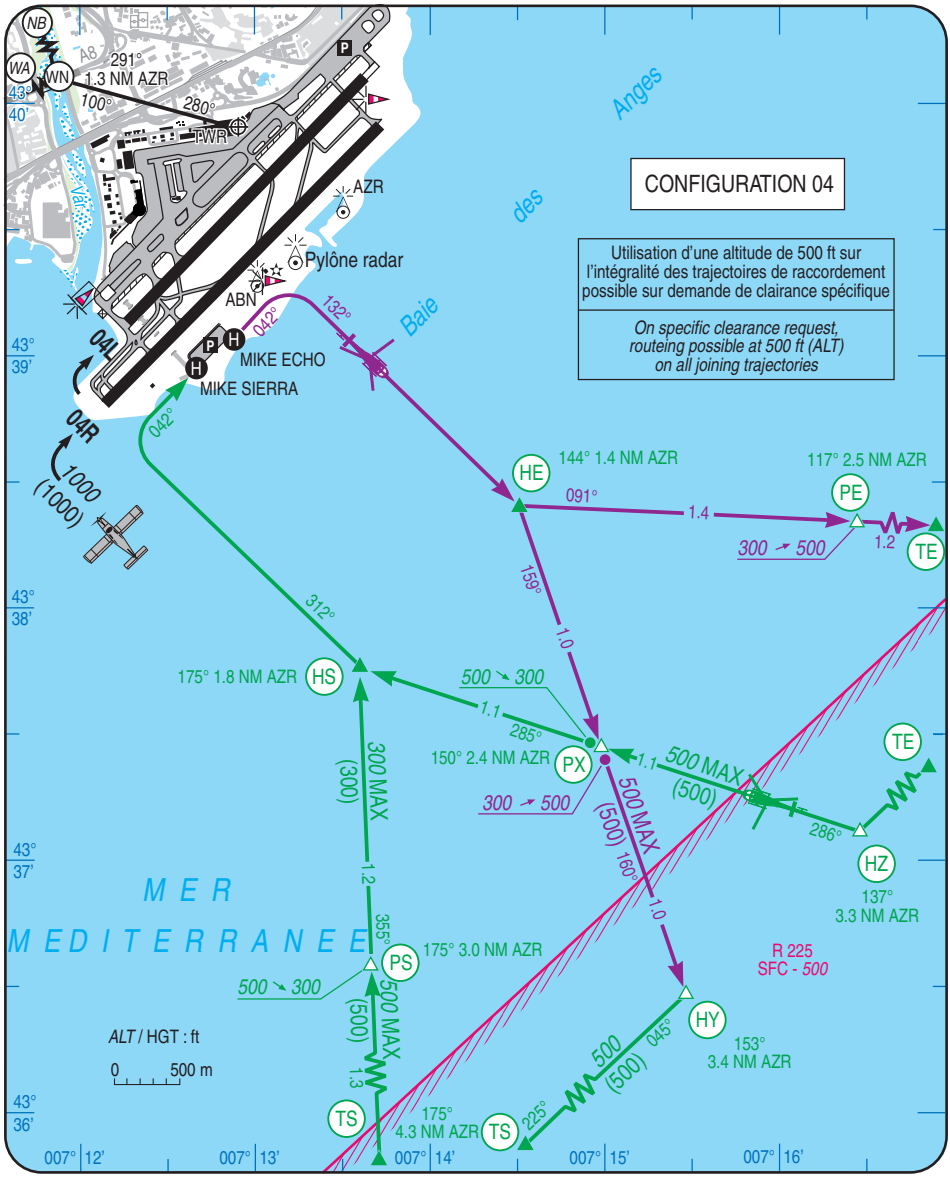
(1) réservée aux traversées maritimes (2) circuit AD (3) transit SA-EA et hélicoptères
(1) reserved for sea crossing (2) AD pattern (3) transit SA-EA and helicopters



© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

29 OCT 2026



Aides lumineuses :
RWY 04R/22L : HI/BI
RWY 04L/22R : HI/BI

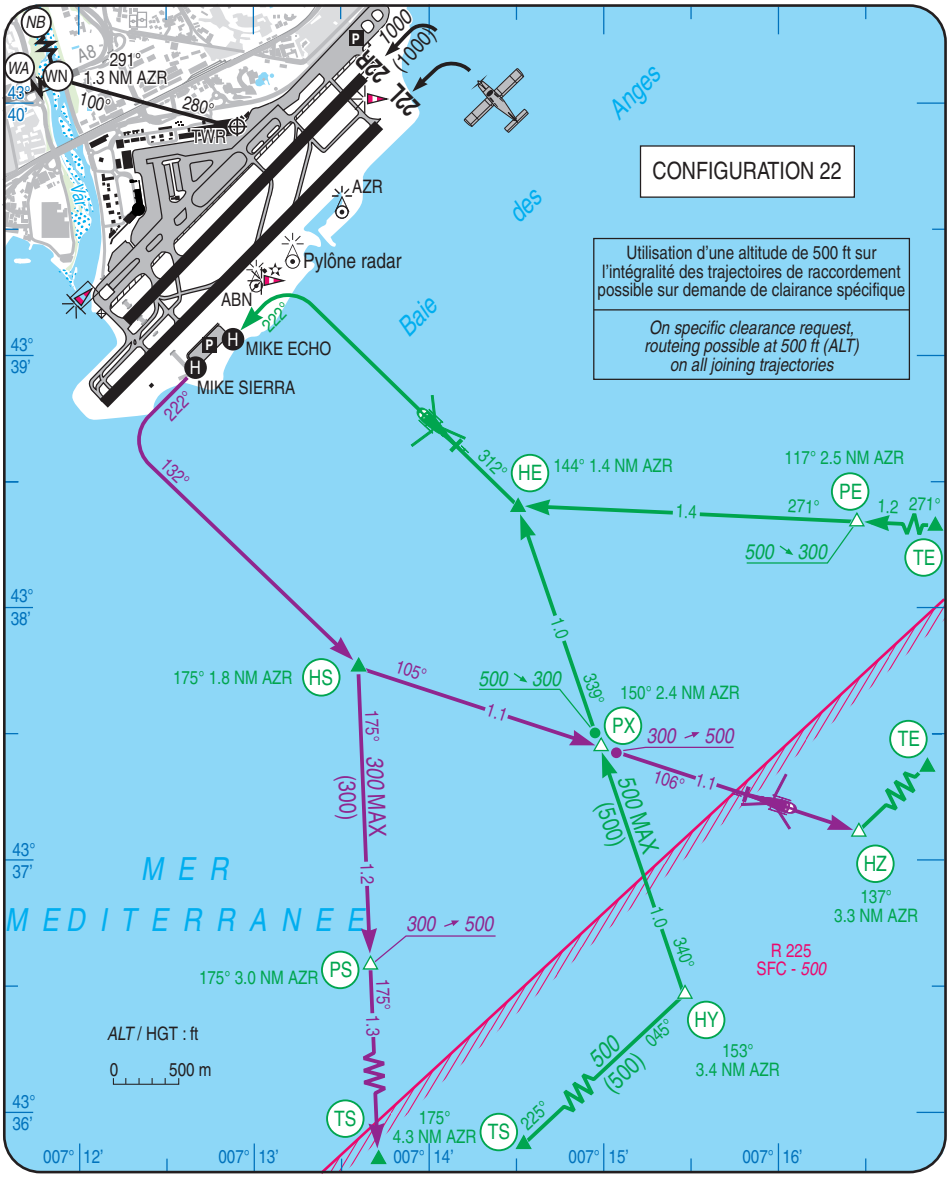
Lighting aids :
RWY 04R/22L : LIH/LIL
RWY 04L/22R : LIH/LIL

© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

NICE COTE D'AZUR
Aérodrome / *Aerodrome*
AD 3 LFMN ATT 02

29 OCT 2026



Aides lumineuses :
RWY 04R/22L : HI/BI
RWY 04L/22R : HI/BI

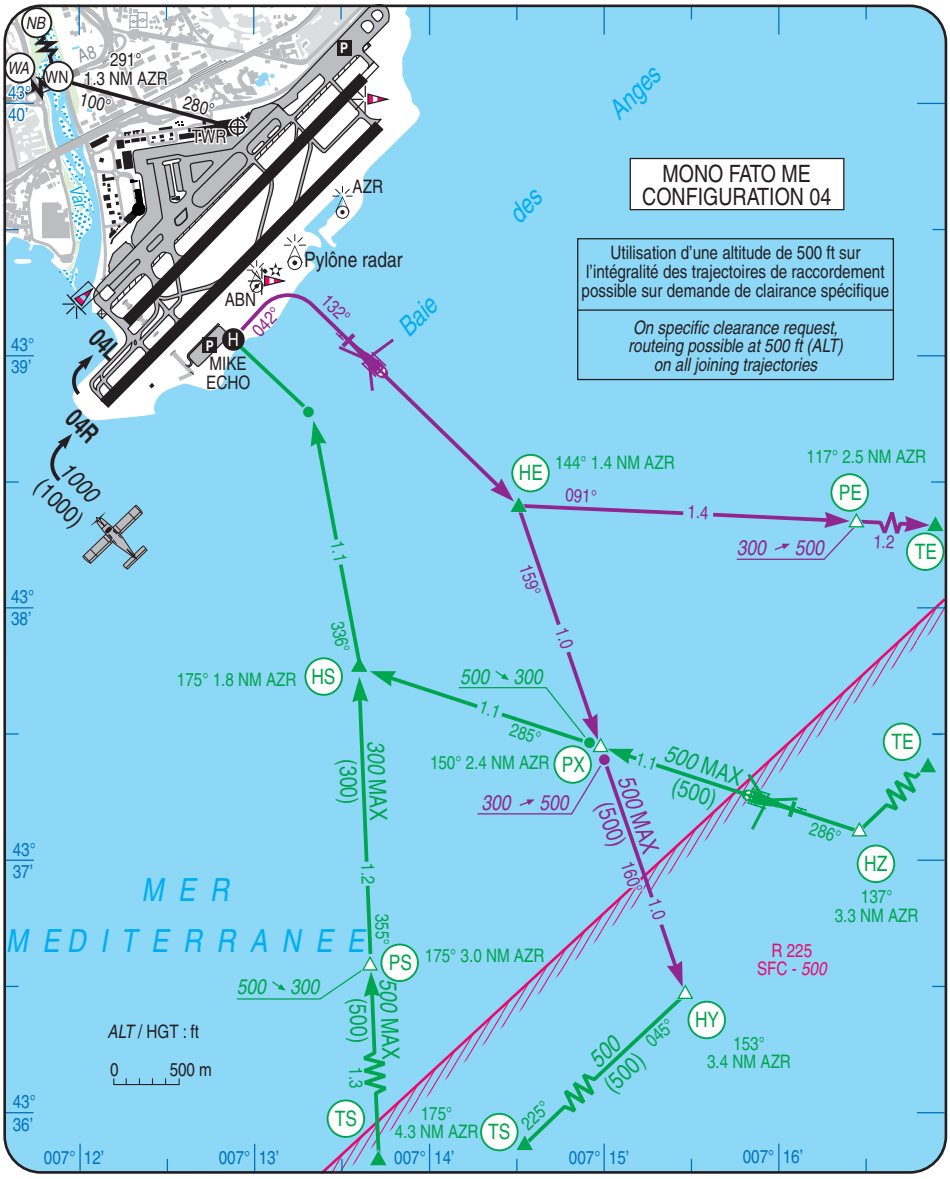
Lighting aids :
RWY 04R/22L : LIH/LIL
RWY 04L/22R : LIH/LIL

© SIA

NICE COTE D'AZUR
Aérodrome / *Aerodrome*
AD 3 LFMN ATT 03

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

29 OCT 2026



Aides lumineuses :
RWY 04R/22L : HI/BI
RWY 04L/22R : HI/BI

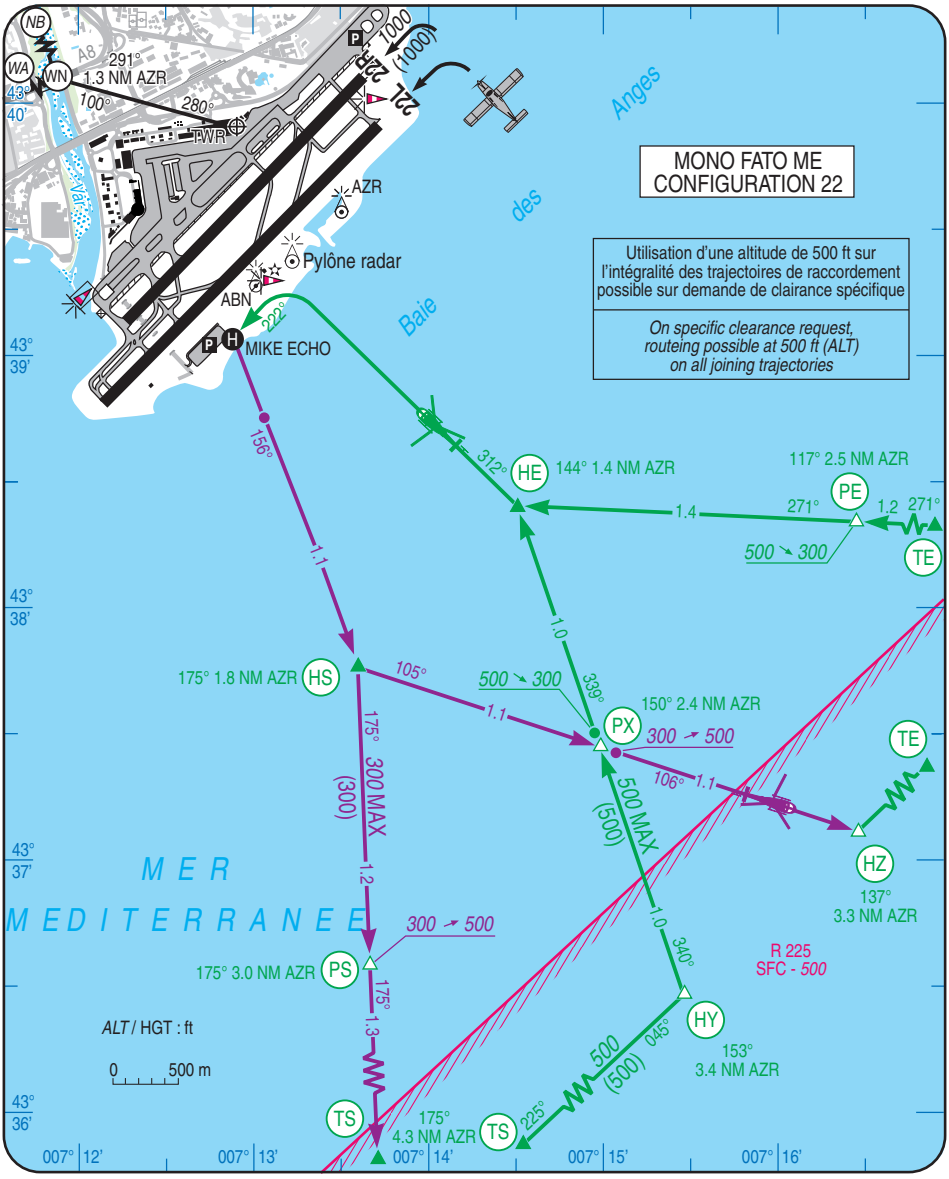
Lighting aids :
RWY 04R/22L : LIH/LIL
RWY 04L/22R : LIH/LIL

© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

NICE COTE D'AZUR
Aérodrome / *Aerodrome*
AD 3 LFMN ATT 04

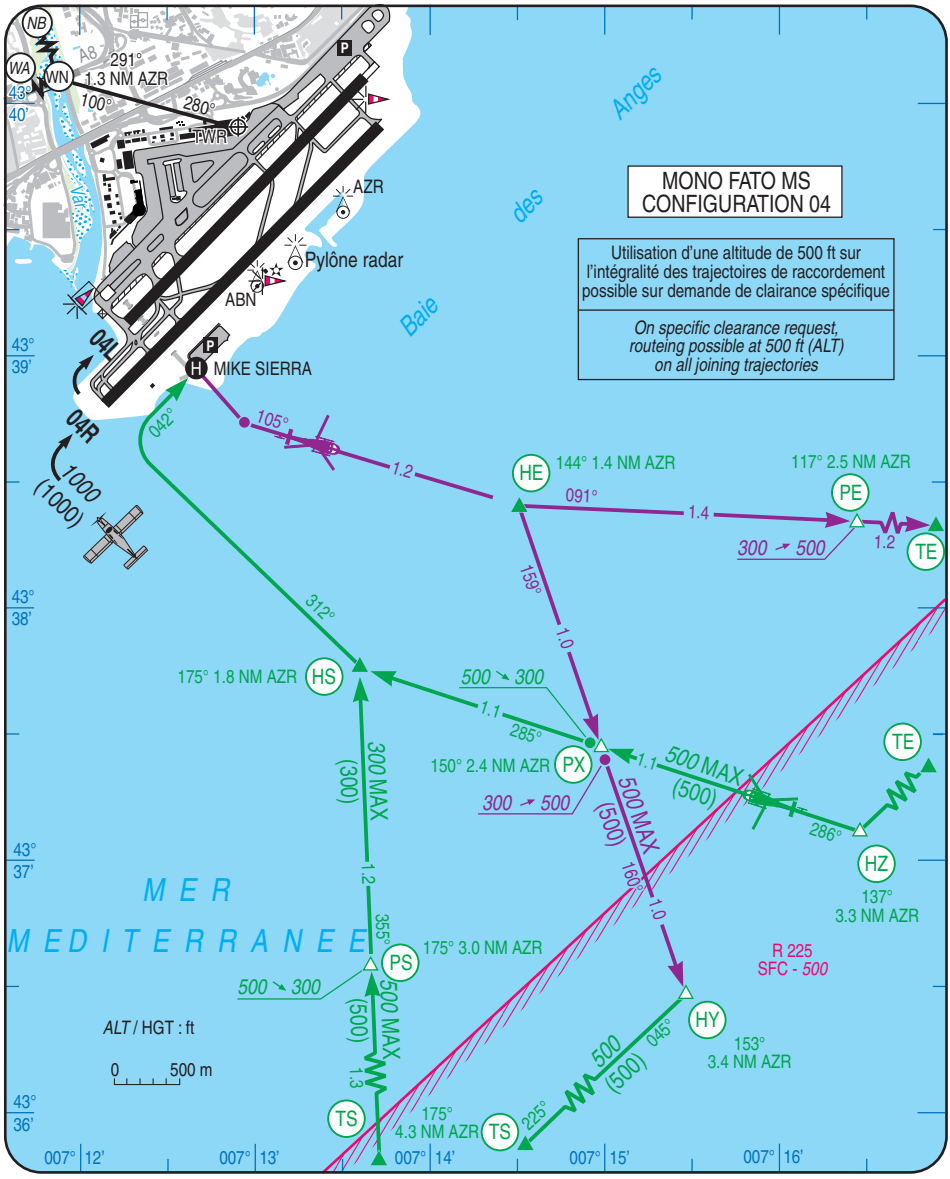
29 OCT 2026



Aides lumineuses :
RWY 04R/22L : HI/BI
RWY 04L/22R : HI/BI

Lighting aids :
RWY 04R/22L : LIH/LIL
RWY 04L/22R : LIH/LIL

© SIA

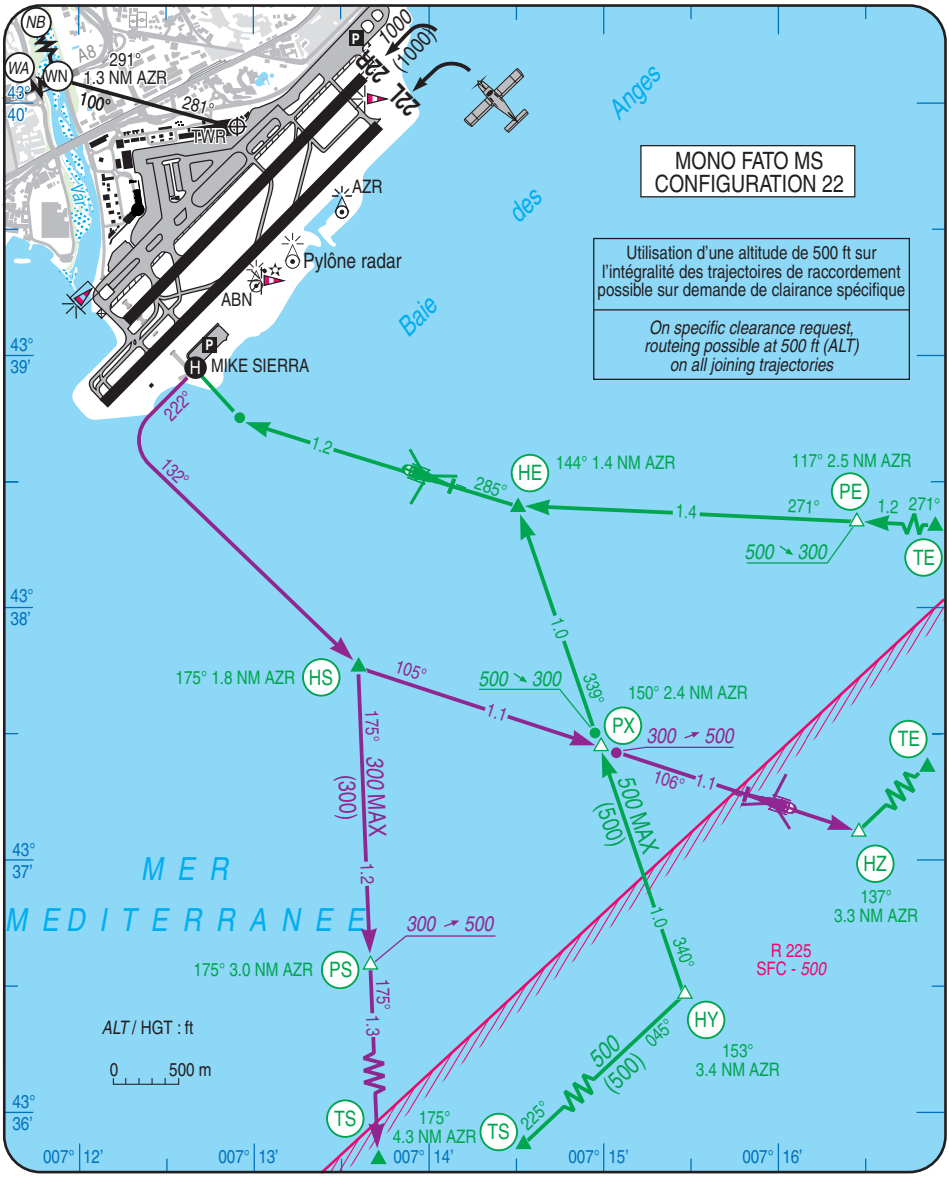


Aides lumineuses :
RWY 04R/22L : HI/BI
RWY 04L/22R : HI/BI

Lighting aids :
RWY 04R/22L : LIH/LIL
RWY 04L/22R : LIH/LIL

© SIA

29 OCT 2026



Aides lumineuses :
RWY 04R/22L : HI/BI
RWY 04L/22R : HI/BI

Lighting aids :
RWY 04R/22L : LIH/LIL
RWY 04L/22R : LIH/LIL

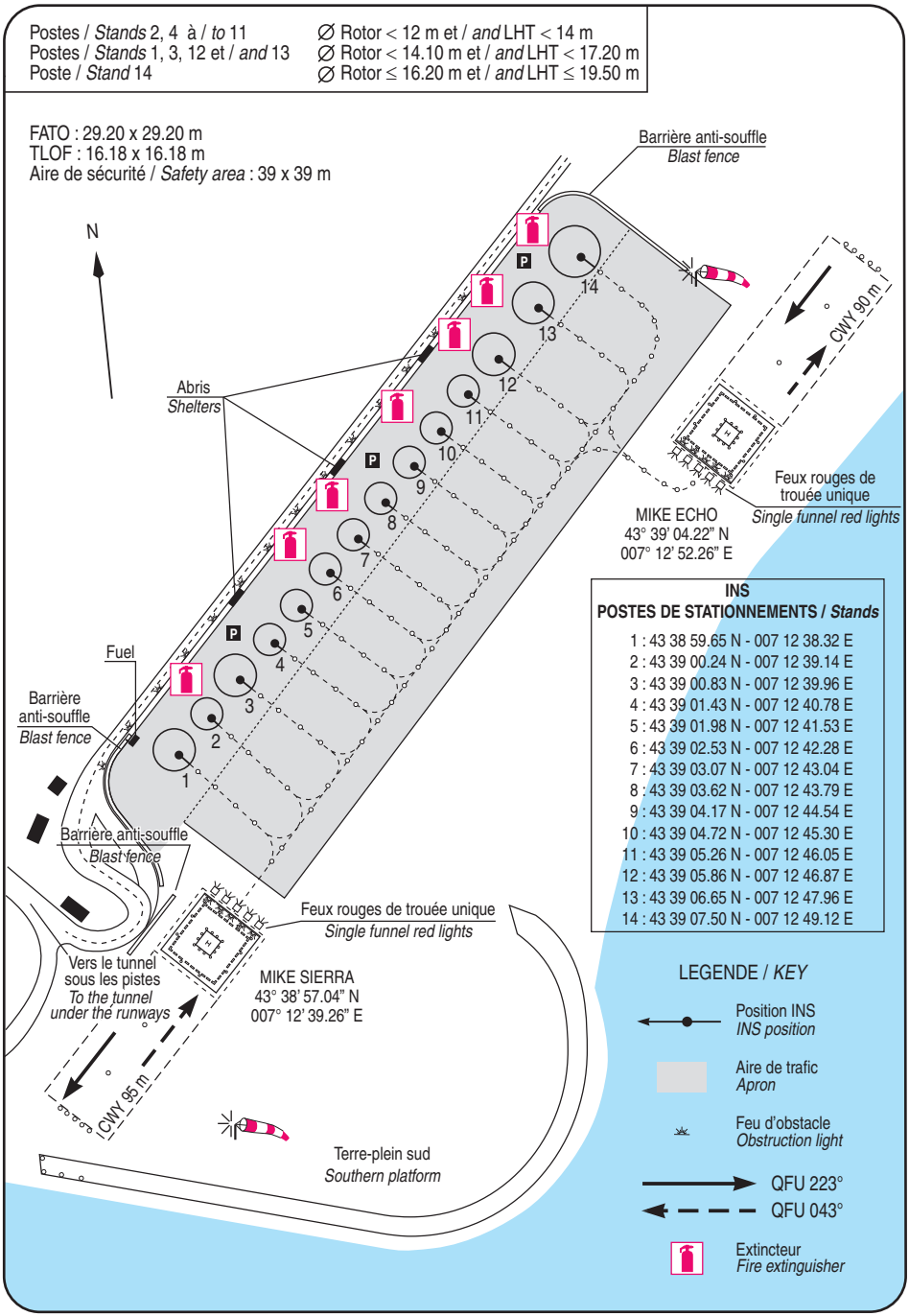
© SIA

NICE COTE D'AZUR
AD 3 LFMN APDC 01

AIRES DE STATIONNEMENT
Parking areas

19 MAR 2026

Postes / *Stands* 2, 4 à / *to* 11	∅ Rotor < 12 m et / *and* LHT < 14 m
Postes / *Stands* 1, 3, 12 et / *and* 13	∅ Rotor < 14.10 m et / *and* LHT < 17.20 m
Poste / *Stand* 14	∅ Rotor ≤ 16.20 m et / *and* LHT ≤ 19.50 m



INS
POSTES DE STATIONNEMENTS / *Stands*

1 :	43 38 59.65 N - 007 12 38.32 E
2 :	43 39 00.24 N - 007 12 39.14 E
3 :	43 39 00.83 N - 007 12 39.96 E
4 :	43 39 01.43 N - 007 12 40.78 E
5 :	43 39 01.98 N - 007 12 41.53 E
6 :	43 39 02.53 N - 007 12 42.28 E
7 :	43 39 03.07 N - 007 12 43.04 E
8 :	43 39 03.62 N - 007 12 43.79 E
9 :	43 39 04.17 N - 007 12 44.54 E
10 :	43 39 04.72 N - 007 12 45.30 E
11 :	43 39 05.26 N - 007 12 46.05 E
12 :	43 39 05.86 N - 007 12 46.87 E
13 :	43 39 06.65 N - 007 12 47.96 E
14 :	43 39 07.50 N - 007 12 49.12 E

LEGENDE / *KEY*

- Position INS / *INS position*
- Aire de trafic / *Apron*
- Feu d'obstacle / *Obstruction light*
- QFU 223°
- QFU 043°
- Extincteur / *Fire extinguisher*

© **SIA**



NICE COTE D'AZUR
Aérodrome / *Aerodrome*

Consignes particulières / *Special instructions*

Conditions d'utilisation de l'hélistation

Procédures moindre bruit, voir AIP FRANCE AD 2 LFMN ENV.

L'hélistation MIKE est uniquement accessible aux hélicoptères équipés de transpondeur Mode S. Des dérogations exceptionnelles peuvent être accordées sur demande auprès du SNA (email : temps-reel.nice@aviation-civile.gouv.fr) avec un préavis minimum de cinq jours ouvrés.

L'hélistation MIKE est réservée aux hélicoptères monorotors de LHT ≤ 19.50 m et de diamètre rotor ≤ 16.20 m. Elle ne comporte pas de voie de circulation au sol et par conséquent tout déplacement s'effectue en translation par effet de sol.

Dangers à la navigation aérienne

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

Fréquentes discontinuités de masses d'air au voisinage de l'AD avec fortes turbulences et variations rapides du vent en direction.

Présence d'oiseaux sur et aux abords de l'aéroport.

Procédures et consignes particulières

L'utilisation des FATO est fonction du QFU :

← - QFU 042° :
atterrissage sur MIKE S

décollage sur MIKE E

← - QFU 222° :
atterrissage sur MIKE E

décollage sur MIKE S

Utilisation en sens unique de la voie de circulation principale, différente en fonction du QFU :

← - QFU 042° : de MIKE S vers MIKE E

← - QFU 222° : de MIKE E vers MIKE S

Tout changement de poste de stationnement doit se faire via la voie de circulation principale.

Si ce changement impose l'utilisation de cette voie à contre sens, il ne pourra se faire que s'il n'y a pas d'autre mouvement sur cette voie.

Les décollages selon les procédures ponctuelles avec recul ne sont pas autorisées à partir des FATO MIKE S et MIKE E.

Afin d'éviter le rapprochement avec les hélicoptères au départ depuis la FATO de décollage, les hélicoptères à l'atterrissage devront en cas de remise de gaz suivre une trajectoire comportant un virage vers la mer n'allant pas au-delà de la FATO d'atterrissage.
Cela implique, pour les appareils exploités en classe de performances 1 et 2 à l'atterrissage, de déterminer un point limite jusqu'auquel l'appareil conserve, en cas de panne moteur, une vitesse permettant d'adopter une

Helistation operating conditions

Noise abatement procedures, see AIP FRANCE pages AD 2 LFMN ENV.

Transpondeur Mode S is mandatory to land on heliport MIKE, dispensions may be granted upon request to the service : temps-reel.nice@aviation-civile.gouv.fr minimum five days before the flight.

The heliport MIKE is reserved for single-rotor helicopters whose overall length is ≤ 19.50 m and rotor diameter is ≤ 16.20 m. There is no taxiway, so helicopters must move by hovering in ground effect.

Air navigation hazards

AD likely to be covered by sea haze in a few minutes.

Frequent discontinuous wind generating air turbulences and severe wind shift.

Bird strike risk on the airport and nearby.

Procedures and special instructions

Use of the FATO depends on the QFU :

- QFU 042° :
landing on MIKE S

take-off on MIKE E

- QFU 222° :
landing on MIKE E

take-off on MIKE S

Oneway using of the main TWY is different according to the QFU :

- QFU 042° : from MIKE S to MIKE E

- QFU 222° : from MIKE E to MIKE S

Use of main TWY is mandatory for every change of stand.

If this change imposes use of this TWY in the opposite direction, it may occur only if there's no movement on this TWY.

Take offs using special profiles involving backwards flight are not authorized from the MIKE S and MIKE E FATO.

To avoid conflict with helicopters departing from the takeoff FATO, landing helicopters that need to overshoot are to adopt a flight path involving a turn towards the sea that does not overfly the landing FATO. This implies, for aircraft operating under performance classes 1 and 2 for landing, that a critical point must be determined prior to which the aircraft can maintain, following engine failure, a speed that enables the climb

© Service de l'Information Aéronautique, France



NICE COTE D'AZUR
Aérodrome / *Aerodrome*

inclinaison pour suivre la trajectoire de remise de gaz. Au-delà de ce point, l'atterrissage est obligatoire.

angle required by the overshoot profile to be achieved. Past this point, landing is mandatory.

Procédures Mono FATO

Single FATO operations

En cas de fermeture d'une FATO, des trajectoires Mono FATO sont décrites sur les cartes :

In case of closure of one FATO, procedures on a single FATO are described in charts :

- Mono FATO ME : ATT 03 et 04

- Single FATO ME charts : ATT 03 and 04

- Mono FATO MS : ATT 05 et 06

- Single FATO MS charts : ATT 05 and 06

Un seul mouvement à la fois est possible sur le taxiway entre les parkings et la FATO en service.

Only one movement at a time will be possible on the main helicopter taxiway between the FATO in use and the helicopter stands.

Procédures HEL n'utilisant pas "MIKE" (Rotor > 16.20 m ou LHT > 19.50 m) : Procédures identiques mais ATT et DEC sur pistes 04R/22L ou 04L/22R. Ces hélicoptères sont soumis à PPR 48 HR auprès de l'exploitant d'aérodrome (ACA) par FAX (voir AD 3 LFMN TXT 07).
La demande devra comporter le temps d'escale prévu.

Procedures for HEL not proceeding "MIKE" (Rotor > 16.20 m or overall length > 19.50 m) *: Same procedures as above mentioned but LDG and TKOF on RWY 04R/22L or 04L/22R. These HEL are subject to a PPR 48 HR from AD operator (ACA) via FAX (see AD 3 LFMN TXT 07). Expected turnaround time must be specified for each request.*

HEL utilisant "MIKE" (Rotor ≤ 16.25 m et LHT ≤ 19.55 m)	***HEL proceeding "MIKE" (Rotor ≤ 16.25 m and overall length ≤ 19.55 m)***
QFU 042° : Arrivées / *Arrivals*	Kopter E1 : E--> EA -->TE -->HZ -->PX-->HS -->MIKE S
	Kopter S1 : SA -->SB -->TS --> PS --> HS --> MIKE S
	Kopter N1 : NA -->NB -->WN -->TWR --> HS -->MIKE S
	Kopter W1 : EW --> WA-->WN -->TWR -->HS -->MIKE S
Départs / *Departures*	Kopter E1 : MIKE E -->HE --> PE --> TE --> EA -->E
	Kopter S1 : MIKE E -->HE --> PX -->HY --> TS -->SB -->SA
	kopter N1 : MIKE E -->HE -->TWR -->WN -->NB -->NA
	kopter W1 : MIKE E -->HE -->TWR -->WN --> WA-->EW
QFU 222° : Arrivées / *Arrivals*	Kopter E2 : E --> EA -->TE --> PE -->HE -->MIKE E
	Kopter S2 : SA -->SB -->TS --> HY --> PX -->HE -->MIKE E
	Kopter N2 : NA -->NB -->WN -->TWR -->HE -->MIKE E
	Kopter W2 : EW --> WA--> WN -->TWR -->HE -->MIKE E
Départs / *Departures*	Kopter E2 : MIKE S -->HS --> PX -->HZ -->TE --> EA -->E
	Kopter S2 : MIKE S -->HS --> PS -->TS --> SB -->SA
	Kopter N2 : MIKE S -->HS -->TWR -->WN -->NB -->NA
	Kopter W2 : MIKE S -->HS -->TWR -->WN --> WA-->EW

Du fait de la présence continue de trafic IFR utilisant les pistes et afin d'éviter des interférences, l'attention des pilotes est attirée sur le respect impératif des trajectoires et altitudes définies.

Because of continual IFR traffic using RWY and to avoid interference, pilots must respect defined VFR flight paths and altitude.

Sur la partie terrestre, la clairance de pénétration en espace de classe C ou D doit être demandée à NICE INFO (FREQ. 120.850).

Overland, clearance for entering Class C or D airspace must be requested from NICE INFO (FREQ. 120.850).

Les arrivées ou départs KOPTER W1/W2 ou N1/N2 s'effectuent par la verticale TWR à une altitude mini de 1500 ft.

KOPTER W1/W2 or N1/N2 arrivals or departures must be performed via overhead TWY at MNM ALT 1500 ft.

Les arrivées ou départs KOPTER S1/S2 ou E1/E2 s'effectuent à une altitude de 500 ft entre le tronçon EA /SB et les points intermédiaires PS/PX/PE puis à 300 ft.

KOPTER S1/S2 or E1/E2 arrivals or departures must be performed at ALT 500 ft between EA - SB leg and the intermediate points PS/PX/PE, then descend ALT 300 ft.

© Service de l'Information Aéronautique, France



NICE COTE D'AZUR
Aérodrome / *Aerodrome*

Les départs s'effectuent à 300 ft jusqu'à PS/PX/PE puis à 500 ft.
Les tronçons dont l'altitude est inférieure à 500 ft permettent de garantir la compatibilité avec le trafic IFR.

Pour les besoins opérationnels, une altitude différente de celle publiée, en particulier sur les trajectoires de raccordement, pourra être utilisée sous réserve d'une demande spécifique préalable auprès des services de contrôle. Cette demande sera accordée en fonction de la circulation essentielle locale.

Departures must be performed at ALT 300 ft until intermediate point PS/PX/PE, then descend ALT 500 ft. The legs with altitudes < 500 ft guarantee compatibility with IFR traffic.

For operational needs, a different altitude than the one published, particularly on joining flight paths, may be used upon specific ATC clearance request. This request will be granted subject to conflictual traffic in the immediate proximity (aircraft/vehicles).

Transits

L'attention des pilotes est attirée sur la présence de la zone R106 SFC-3300 au-dessus de Monaco (forte activité d'hélicoptères). Suivre strictement les itinéraires de transit.

Transit

Pilots attention is drawn to the presence of R106 area SFC-3300 above Monaco (intense helicopters activity). Strictly follow transit routes.

Contournement CTR par le Nord EW - NA - E.

Bypass CTR via the North EW - NA - E.

Itinéraire ES 1 :
SA <--> SB<--> EA <--> EC (ALT préférentielle 500 ft).

Route ES 1:
SA <--> SB <--> EA <--> EC (ALT 500 ft preferred).

Aires de stationnement

Utilisation préférentielle des postes de stationnement aire "MIKE" :

Parking areas

Use of preferential parking stands area "MIKE" :

- Poste 1 : Prioritairement affecté à l'avitaillement.
- Poste 2 : Durée de stationnement limitée à l'avitaillement.
- Postes 3 à 13 : Sociétés autorisées.
- Poste 14 : SAMU.

- *Stand 1 : Priority to the refuelling.*
- *Stand 2 : Parking time limited to refuelling.*
- *Stands 3 to 13 : Authorized companies.*
- *Stand 14 : SAMU.*

Marquage des plots de stationnement : 2 cercles concentriques. Un cercle jaune donnant le périmètre du poste et un cercle blanc donnant la TLOF.

Marking on helicopters' stands : 2 concentric circles. One yellow circle giving the helicopter stand perimeter marking, one white circle giving the TLOF.

← Il est recommandé de positionner l'hélicoptère face au Nord si le QFU 042° est en service ou face à l'Ouest en cas de QFU 222° en service.

It is recommended to place the helicopter facing North if QFU 042° is in use, or facing West if QFU 222° is in use.

Postes 1 à 12 : les évolutions simultanées sur deux postes adjacents ne sont pas autorisées. En conséquence, la mise en stationnaire sur un poste interdit toute évolution sur les deux postes adjacents. En revanche, les évolutions simultanées sur les voies d'accès à deux postes adjacents sont autorisées.

Stands 1 to 12 : simultaneous evolutions over two adjacent stands not allowed. As a consequence, a helicopter hovering over a stand makes it impossible to manoeuvre on the two adjacent stands. However simultaneous evolutions on taxilanes of two adjacent stands are allowed.

Postes 13 et 14 : les évolutions simultanées sont possibles, les postes et voies d'accès associés sont indépendants.

Stands 13 and 14 : simultaneous evolutions possible, due to independent stands and their associated taxilanes.

Consignes particulières

Pour tous les vols, prendre connaissance de l'ATIS avant de contacter les services du contrôle.

Special instructions

All flights are to check ATIS prior ATS contact .

Les pilotes déposant un FPL à destination de NICE doivent indiquer en case 18 la durée d'escale.

Pilots filing a FPL to NICE as destination shall state, in item 18 of this FPL, estimated stopover time.

Entre LFMN, Cap d'Antibes et Cap Ferrat, les phares des hélicoptères devront être allumés de jour comme de nuit.

Between LFMN, Cap d'Antibes and Cap Ferrat helicopters lights must be used days and nights.

© Service de l'Information Aéronautique, France



NICE COTE D'AZUR
Aérodrome / *Aerodrome*

Codes transpondeur
Sauf instruction contraire du contrôle, à l'intérieur du SIV Nice afficher :

Transponder Codes
Unless otherwise instructed by ATC, in Nice SIV squawk:

Transpondeur *Transponder*	**Destinations** *Destinations*
5470	Diverses / *Miscellanous*
5471	Presqu'île de St Tropez / *St Tropez peninsula* LFTZ : AD La Mole / *La Mole Airfield*
5472	LFMD : AD Cannes Mandelieu / *Cannes Mandelieu Airfield*
5473	LFTL : HST Cannes Quai du Large
5474	LFMN : AD Nice Côte d'Azur / *Nice Côte d'Azur Airfield*
5475	LNMC : Héliport Monaco / *Monaco heliport*
5476	Vols panoramiques / *Scenic flights*

Position des points de report avions et HEL

Position of airplanes and HEL reporting points

Points	**Coordonnées** *Coordinates*	**Noms** *Names*
E	43 45 00,0N - 007 30 40,0E	1,5 NM au Sud du port de Menton / *1.5 NM South of Menton port*
EA	43 39 17,0N - 007 20 44,0E	Travers pointe du Colombier / *Abeam Colombier headland*
EC	43 42 05.0N - 007 25 37.0E	Sud du musée océanographique de Monaco / *South of Monaco oceanographic museum*
EW	43 39 36,0N - 006 58 48,0E	Golf au sud du village d'Opio / *Golf course South of Opio*
NA	43 45 00,0N - 007 11 20,0E	Barrage sur le Var au Nord du centre commercial / *Dam on Var North of shopping center*
NB	43 41 51,0N - 007 11 12,0E	Pont sur le Var au sud péage autoroute St Isidore / *Var bridge south of St Isidore motorway tollbooth*
SA	43 29 20,0N - 007 02 49,0E	1 NM au Sud de l'île Saint-Honorat / *1 NM South of St Honorat island*
SB	43 32 06,9N - 007 08 42,4E	1 NM au Sud du Cap Gros / *1 NM South of Cap Gros*
WA	43 40 01,1N - 007 08 43,7E	Château de Cagnes sur Mer / *Cagnes sur Mer castle*
WN	43 40 06,0N - 007 11 50,0E	Pont de l'autoroute sur le Var / *Motorway bridge over Var*
← **TE**	43 38 13,9N - 007 18 09,0E	En mer / *Over sea*
← **TS**	43 35 20,0N - 007 13 40,2E	En mer / *Over sea*
PF	43 32 22,0N - 007 04 40,0E	Phare de la Fourmigue (Baie de Golfe-Juan) *Fourmigue light house (Golfe-Juan Bay)*

Ces points de report sont des points de compte-rendus obligatoires, ils doivent permettre aux pilotes de recaler leur navigation afin d'éviter toute interférence avec les trajectoires IFR.

Reporting points indicated are mandatory, they allow pilots to readjust their navigation to avoid any interfe rence with IFR flight paths.

© Service de l'Information Aéronautique, France



NICE COTE D'AZUR
Aérodrome / *Aerodrome*

Position des points de report spécifiques aux HEL utilisant la FATO

Position of reporting points specifically for HEL using the FATO

Points	Coordonnées *Coordinates*	Noms *Names*
HE	43 38 25,2N - 007 14 30,5E	En mer 1,5 NM sud FATO "MIKE E" *Over sea 1.5 NM South of FATO "MIKE E"*
HS	43 37 45,3N - 007 13 33,2E	En mer 1,5 NM sud FATO "MIKE S" *Over sea 1.5 NM South of FATO "MIKE S"*
HY	43 36 26,0N - 007 15 22,2E	En mer / *Over sea*
HZ	43 37 04,5N - 007 16 21,6E	En mer / *Over sea*
PE	43 38 19,2N - 007 16 26,9E	En mer / *Over sea*
PX	43 37 25,7N - 007 14 57,5E	En mer / *Over sea*
PS	43 36 35,1N - 007 13 36,5E	En mer / *Over sea*

Les points PE, PX et PS ne sont pas des points de C/R obligatoires. Ils permettent d'identifier les points de chargement d'altitude sur les trajectoires de raccordement.

The points PE, PX and PS are not mandatory reporting points. They are made to identify altitude changing points and the joining flight paths.

VFR Spécial

Le VFR Spécial est possible après accord du contrôle uniquement sous réserve des conditions suivantes :
- sur trajet Kopter E1.
- 1500 ft > plafond ≥ 1000 ft, VIS ≥ 5 km.
- de jour uniquement en configuration 04.

Special VFR

Special VFR possible after control agreement only subject to the following conditions:
- on Kopter E1 path.
- 1500 ft > ceiling ≥ 1000 ft, VIS ≥ 5 km.
- on day only in 04 configuration.

VFR de nuit :

Les minima météo VFR de nuit de l'AD de NICE sont fixés à : VIS ≥ 8000 m et plafond ≥ 1500 ft.

a) Itinéraire ARR/DEP Ouest :

Départ NICE : HE (en QFU 042°) ou HS (en QFU 222°) puis :
. verticale AD 2000 ft QNH MNM
.WA 2500 ft QNH MNM
. EW en montée vers CNM
. CNM 3500 ft QNH MNM
.VOR LUC.

Arrivée NICE :

. LUC
. CNM 3500 ft QNH MNM
. EW - WA 2500 ft QNH MNM
. verticale AD 2500 ft QNH MNM
. HS (QFU 042°) ou HE (QFU 222°)

Night VFR:

The weather minima for VFR flight for NICE AD are set to: VIS ≥ 8000 m and ceiling ≥ 1500 ft.

a) ARR/DEP West routes:

Departure: HE (QFU 042°) or HS (QFU 222°) then:
. vertical AD 2000 ft QNH MNM
.WA 2500 ft QNH MNM
. EW climbing to CNM
. CNM 3500 ft QNH MNM
.VOR LUC

Arrival:

. LUC
. CNM 3500 ft QNH MNM
. EW - WA 2500 ft QNH MNM
. vertical AD 2500 ft QNH MNM
. HS (QFU 042°) or HE (QFU 222°)

b) Itinéraire ES1 (SB - TS -TE - EA) :

- utilisable à une altitude préférentielle de 500 ft pour les hélicoptères multimoteurs uniquement ;

- autres aéronefs: utilisation trajectoires ARR/DEP Ouest (§a) ou demande de clairance spécifique pour utilisation trajet ES1 à une altitude différente de celle spécifiée.

b) ES1 route (SB - TS -TE - EA):

- usable at preferred altitude 500 ft only by multiengined helicopters;

- other aircraft: use ARR/DEP West routes (§a) or ask for specific clearance to use ES1 route at an altitude different from the specified altitude.

© Service de l'Information Aéronautique, France



NICE COTE D'AZUR
Aérodrome / *Aerodrome*

c) Traversées maritimes de nuit

• Transit ou ARR/DEP Nice : LONSU ou GURPA, puis MERLU, LERMA, VOR STP, VOR LUC et VOR CNM (3500 ft AMSL MNM) avant jonction avec l'itinéraire ARR/DEP Ouest ou vice versa.

• Cas particulier sur clairance Nice : MERLU, OMARD, SB (1000 ft QNH) puis KOPTER S1 (QFU 042°) ou KOPTER S2 (QFU 222°).

ARR/DEP Kopter E1/S1 - E2/S2

Equipement AD

Equipement de surveillance du trafic :

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

Consignes particulières de radiocommunication

Panne de radiocommunication :

Arrivée :

Afficher A7600

- si la panne survient au sud des pistes, rejoindre l'itinéraire de transit ES1 et poursuivre dans les conditions météorologiques de vol à vue, atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche et signaler son arrivée à l'organisme des services de la circulation aérienne compétent par la voie la plus rapide possible.

- si la panne survient au Nord des pistes ,éviter de croiser les pistes et poursuivre dans les conditions météorologiques de vol à vue, atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche et signaler son arrivée à l'organisme des services de la circulation aérienne compétent par la voie la plus rapide possible.

Départ :

Afficher A7600

- avant TKOF : annuler le départ, retourner au parking.

- après TKOF : Après TKOF : poursuivre la route conformément à la clairance reçue et dans les conditions météorologiques de vol à vue, atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche et signaler son arrivée à l'organisme des services de la circulation aérienne compétent par la voie la plus rapide possible.

Transit :

Afficher A7600

Il est demandé d'éviter la pénétration de la CTR de NICE cause fort trafic, poursuivre dans les conditions météorologiques de vol à vue, atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche et signaler son arrivée à l'organisme des services de la circulation aérienne compétent par la voie la plus rapide possible.

c) Night maritime crossing

• Transit or ARR/DEP Nice: LONSU or GURPA, puis MERLU, LERMA, VOR STP, VOR LUC and VOR CNM (3500 ft AMSL MNM) before junction with western ARR/DEP route, or vice versa.

• Otherwise on Nice clearance: MERLU, OMARD, SB (1000 ft QNH) then KOPTER S1 (QFU 042°) or KOPTER S2 (QFU 222°).

ARR/DEP Kopter E1/S1 - E2/S2

AD equipment

Traffic surveillance equipment:

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

Special radiocommunication instructions

Radiocommunication failure:

Arrival:

Squawk A7600

- if the failure occurs south of the runways, join transit route ES1 and continue under visual meteorological conditions (VMC), land at the nearest suitable erodrome, and report your arrival to the appropriate air traffic services unit as soon as possible.

- if the failure occurs north of the runways, avoid crossing the runways and continue under visual meteorological conditions (VMC), land at the nearest suitable aerodrome, and report your arrival to the appropriate air traffic services unit as soon as possible.

Departure:

Squawk A7600

- prior TKOF: cancel the departure and return to the parking stand.

- after TKOF: continue the flight in accordance with the clearance received and under visual meteorological conditions (VMC), land at the nearest suitable aerodrome, and report your arrival to the appropriate air traffic services unit as soon as possible.

Transit:

Squawk A7600

Avoidance of NICE CTR is requested due to heavy trafic, continue in visual meteorological conditions, land at the nearest suitable aerodrome and report arrival to the appropriate air traffic services unit as soon as possible.

© Service de l'Information Aéronautique, France



NICE COTE D'AZUR
Aérodrome / *Aerodrome*

Informations diverses / *Miscellaneous*

Horaires sauf indication contraire / *Timetables unless otherwise specified*
UTC HIV ; HOR ETE : - 1 HR / *UTC WIN ; SUM SKED : - 1 HR*

1 - Situation / *Location* : 5.9 km SW Nice (06-Alpes Maritimes).

2 - ATS : H24.

3 - VFR de nuit / *Night VFR* : Agréé / *Approved.*

4 - Exploitant d'aérodrome / *AD operator* : ACA TEL : 0 820 42 33 33.

5 - CAA : Délégation Côte d'Azur (voir / *see* GEN)

6 - BRIA : BORDEAUX (voir / *see* GEN)

7 - Préparation du vol / *Flight preparation* : RSFTA / *AFTN* .
Acheminement / *Addressing* FPL : voir / *see* GEN.

8 - MET : voir / *see* GEN
Station : 0400-1700.

9 - Douanes, Police / *Customs, Police* : H 24.

10 - AVT : Carburants : Jet A1.
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 PN 1 HR après l'atterrissage de l'appareil à l'exploitant AD ou assistant.
Fuel : Jet A1.
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 PN 1 HR after landing to AD operator on AD or handling.

11 - RFFS : Niveau 9.
Horaires modulés en fonction de la saison.
Voir NOTAM.
Level 9.
SKED modified according to season.
See NOTAM.
Sauvetage en mer 1 vedette + 8 plates-formes de recueil (240 PAX).
Sea rescue : 1 boat + 8 platforms (240 PAX).

12 - Péril animalier / *Wildlife strike hazard* : Permanent.

13 - Hangars pour aéronefs de passage / *Transient aircraft hangars* : NIL.

14 - Réparations / *Repairs* : Sommaires / *Light repairs.*

15 - ACB : NIL.

16 - Transports : Navette, bus, taxi, voitures de location / *Shuttle, bus, taxi, car rental.*

17 - Hôtels, restaurants : sur / *on* AD.

← **18 - Divers / *Miscellaneous*** : Assistance minimum obligatoire PPR avant le départ du terrain de provenance.
Minimum handling compulsory PPR before departure from origin AD.
Aviapartner Exécutive TEL : 04 93 21 37 37 - FAX : 04 93 21 34 08.
E-mail : nce.executive@aviapartner.aero - SITA : NCEGAXH.
Héli Air Monaco TEL : 04 93 21 34 95 - FAX : + 377 92 05 00 51.
E-mail : handling@heliairmonaco.com - SITA : MCMYOCR.
Héli Sécurité TEL : 04 94 55 59 99 - FAX : 04 93 21 45 88.
E-mail : contact@helisecurite.fr
DC Aviation G-OPS TEL : 04 93 21 58 12 - FAX : 04 93 21 58 13
E-mail : nice.ops@dca-gops.com
SIGNATURE TEL : 04 93 21 82 18 - FAX : 04 93 21 82 19.
E-mail : nce@signatureflight.fr - SITA : NCEAEXH.
MENZIES TEL : 04 83 76 26 02 - Mobile : 06 30 11 92 36.
E-mail : florence.augustyniak@johnmenzies.aero
MONACAIR TEL : 04 94 55 59 99
E-mail : handling@monacair.mc

© Service de l'Information Aéronautique, France