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

AD 2 LFMD.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

LFMD - CANNES MANDELIEU

AD 2 LFMD.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

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

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	A la demande	On request
3	Services de santé / *Health and sanitary*	Prestation non assurée.	Service not provided.
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BORDEAUX (voir/see GEN)	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	NEANT	
7	ATS	0700-1900 ou 0700-2000 ou 0700-2100 selon NOTAM	0700-1900 or 0700-2000 or 0700-2100 according to NOTAM
8	Avitaillement / *Fueling*	HOR ATS TEL : 04 93 90 42 02	ATS SKED TEL : 04 93 90 42 02
9	Services de manutention / *Handling*	Horaires d'ouverture de l'aérogare. HOR assistance FBO : 0530 - fin HOR ATS.	AD opening hours. FBO handling SKED : 0530 - end of ATS SKED.
10	Sûreté / *Safety*	H24 0500 jusqu'à fin HOR ATS. Surveillance 2000-0500.	H24 0500 to the end of ATS SKED. Surveillance 2000-0500.
11	Dégivrage / *De-icing*	Prestation non assurée.	Service not provided.
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS	GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	NIL	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburants: JET A1, AVGAS (100LL) Lubrifiants : NIL	Fuel: JET A1, AVGAS (100LL) Lubricants : NIL
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	2 camions JET A1 de 20 m3 + 1 camion AVGAS de 7 m3. 2 postes fixes AVGAS: 1 poste à carte BP, 1 poste à carte bancaire.	2 trucks JET A1 20 m3 + 1 truck AVGAS 7 m3. 2 fuel dispensers AVGAS: 1 with BP card, 1 with credit card.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	Prestation non assurée.	Service not provided.
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	Hangars H8, H12, H14, H16	Hangars H8, H12, H14, H16
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Maintenance pour avions > 5.7 t obligatoire sur aire maintenance NE et soumis à autorisation auprès des services d'assistance. Bombardier, Cessna, RPM, Jet Azur, Azur Aéro Assistance, Nice Hélicoptères, Helicopter Maintenance Center, Monaco Maintenance Center	Maintenance for aircraft > 5.7 t is mandatory on the NE maintenance area and subject to authorization from the ground handling services. Bombardier, Cessna, RPM, Jet Azur, Azur Aéro Assistance, Nice Hélicoptères, Helicopter Maintenance Center, Monaco Maintenance Center
7	Observations / *Remarks*	Pompes fixes uniquement poste AVGAS 100LL : - Poste stationnement 7.1 uniquement par cartes de crédit, - Poste stationnement 7.2 uniquement BP. Aide au démarrage non assurée. Nettoyage intérieur et extérieur aéronef. Sociétés de catering agréées.	Fixed pumps only at AVGAS 100LL station : - Aircraft stand 7.1 only by credit cards, - Aircraft stand 7.2 only by BP. Start-up aid not provided. Inside and outside ACFT cleaning. Approved catering companies.

AD 2 LFMD.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

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

AD 2 LFMD.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	VIM 30 VIP 2.5 Semi rigide 140 CH	VIM 30 VIP 2.5 Rigid inflatable boat 140 hp
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Moyens de relevage pour des appareils jusqu'à 5 t, réalisé uniquement par l'assistance.	Means for breakdown recovery for ACFT up to 5 t, performed only by handlings.
4	Observations / *Remarks*	HOR RFFS = HOR ATS	RFFS SKED = ATS SKED

AD 2 LFMD.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	Prestation non assurée.	Service not provided.
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	Prestation non assurée.	Service not provided.
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Non applicable	Not applicable
5	Observations / *Remarks*	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 SKED are published in AD 2.3

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFMD.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Bitumeux	asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	ECHO : 1,4 t RSI NE : 29 F/A/W/T TANGO extension : 4 F/C/W/T TANGO lignes 1 et 2 : 9 F/B/W/T TANGO postes 1 A et 2 A : 20 F/B/W/T TANGO lignes 3 à 5 : 14 F/B/W/T TANGO lignes 6 et 7 : 12 F/B/W/T LIMA : 3 t RSI	ECHO : 1.4 t RSI NE : 29 F/A/W/T TANGO extension : 4 F/C/W/T TANGO lines 1 and 2 : 9 F/B/W/T TANGO posts 1 A and 2 A : 20 F/B/W/T TANGO lines 3 to 5 : 14 F/B/W/T TANGO lines 6 and 7 : 12 F/B/W/T LIMA : 3 t RSI
2	Largeur TWY / *TWY width*	A1, A2, A3, A5, A7, B1, B2, B5, C5, V, W, WB, WE, YA, YB : 15 m C1, R, Y : 7.5 m C2, YC : 10m C3 : 10.5 m P1, P2 : 15 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*		
	Résistance des TWY / *TWY strength*	A1, A2 : 26 F/A/W/T A3 : 23 F/B/W/T A5 : 16 F/A/W/T A7 : 19 F/A/W/T B1, B2, B5, C1, C3, C5, Y, YA, YB, YC : PT max 5,7 t V, W : 23 F/B/W/T WB : 28 F/B/W/T WE : 95 F/B/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*		
	Altitude des ACL / *ACL elevation*		
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*	Attention : un marquage spécifique de sûreté est apposé à l'Est de TANGO extension. Voir AD 2 LFMD GMC 01. BRAKES OFF obligatoire sur TANGO.	Caution : a specific security mark is applied to the East of TANGO extension. See AD 2 LFMD GMC 01. BRAKES OFF mandatory on TANGO.

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

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Voir VAC CANNES-MANDELIEU APDC	See VAC CANNES-MANDELIEU APDC
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	Marshalling à l'arrivée pour TANGO.	Marshalling at arrival for TANGO.
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFMD .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Sur les TWY, la clairance contrôle prévaut sur les signes du marshaller.	On the TWY, ATC clearance overrides marshaller's signs.

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

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFMD.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	NICE COTE D'AZUR	
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFMD .3	
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	NEANT	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	NICE COTE D'AZUR	
	Période de validité / *Validity period*	24 03-09-15 HIV/WIN : CNL 19 ETE/SUM : CNL 21	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	TREND	
	Périodicité / *Interval of issuance*	HIV : TREND entre 0300 et 1900 ETE : TREND entre 0300 et 2100	WIN : TREND between 0300 and 1900 SUM : TREND between 0300 and 2100
5	Briefing, consultation	T	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL	
	Langue utilisée / *Language used*	FR	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	P - W AD WARNING 0300-1900 HIVER AD WARNING 0300-2100 ETE METAR AUTO	P - W AD WARNING 0300-1900 WIN AD WARNING 0300-2100 SUM METAR AUTO
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB AEROWEB PRO	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL MET (IFR) : 04 92 29 48 55.	

AD 2 LFMD.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
04	045.23 (042)	760 x 18	5.7 t revêtue / paved	43°32'36.28"N 006°57'12.14"E (43°32'38.34"N 006°57'14.99"E) ------ GUND NIL	THR : 7ft DTHR : 8ft
22	225.23 (222)	760 x 18	5.7 t revêtue / paved	43°32'53.80"N 006°57'36.42"E (43°32'53.17"N 006°57'35.54"E) ------ GUND NIL	THR : 10ft DTHR : 10ft
17	172.65 (170)	1540 x 45	26 F/A/W/T revêtue / paved	43°33'15.90"N 006°56'58.96"E (43°33'12.05"N 006°56'59.64"E) ------ GUND NIL	THR : 14ft DTHR : 13ft
35	352.65 (350)	1540 x 45	26 F/A/W/T revêtue / paved	43°32'26.41"N 006°57'07.73"E (43°32'35.47"N 006°57'06.12"E) ------ GUND NIL	THR : 7ft DTHR : 8ft
17L	172.67 (170)	550 x 50	non revêtue / not paved	43°32'58.04"N 006°57'05.91"E ------ GUND NIL	THR : 11ft
35R	352.67 (350)	550 x 50	non revêtue / not paved	43°32'40.39"N 006°57'09.08"E ------ GUND NIL	THR : 8ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
04	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(1)
22	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
17	NIL	NIL	60	NIL	NIL	(2)
35	NIL	NIL	200	NIL	NIL	(3)
17L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
35R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

(1) RWY 04/22 :
Pression maximale admissible des pneus : train principal 98 PSI, roulette de nez 125 PSI.
Maximum permissible tyres pressure : main gear 98 PSI, nose wheel 125 PSI.

(2) Absence de RESA en bout de piste 17.
Absence of RESA at the end of RWY 17.

(3) Absence de RESA en bout de piste 35.
Absence of RESA at the end of RWY 35.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFMD.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
04	760	760	760	660	
22	760	760	760	730	
17	1540	1600	1540	1420	
35	1540	1740	1540	1260	
17L	550	550	550	550	
35R	550	550	550	550	

AD 2 LFMD.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*
17	NIL	G	PAPI 4.0 ° 7.0 %	50 ft	nil	NIL	nil	NIL	NIL
35	NIL	G	PAPI 4.0 ° 7.0 %	46 ft	nil	NIL	nil	NIL	NIL

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
17	1540 m	60 m	W	LIH	R	NIL	NIL	(1)
35	1540 m	60 m	W	LIH	R	NIL	NIL	(2)

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

(2) Balisage latéral : de couleur jaune dans les 513 derniers mètres.
Edge lighting : yellow over the last 513 metres.
PAPI RWY 35 :
Obligatoire pour tout trafic. Indisponible en dehors des horaires de service du CTL. Divergence à l'Est par rapport à l'axe de piste : 5°.
Mandatory for all traffic. Not available outside ATC SKED. Offset 5° East from RWY centreline.

AD 2 LFMD.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

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

AD 2 LFMD.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

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

AD 2 LFMD.17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
CTR CANNES partie 1 43°38'32"N , 007°00'00"E - 43°32'18"N , 007°03'12"E - 43°31'15"N , 007°06'00"E - 43°25'14"N , 006°53'18"E - 43°27'06"N , 006°51'30"E - 43°30'43"N , 006°49'50"E - 43°31'37"N , 006°50'34"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°32'48"N , 006°57'14"E (ARP CANNES) - 43°37'36"N , 006°55'24"E - 43°38'32"N , 007°00'00"E	D	2500ft AMSL ---------- SFC	TWR CANNES Tour (FR) CANNES Tower (EN)	HOR ATC : Voir / See AD 2 LFMD.3.7
CTR CANNES partie 2 43°31'15"N , 007°06'00"E - 43°28'51"N , 007°06'00"E - 43°23'18"N , 006°55'09"E - 43°25'14"N , 006°53'18"E - 43°31'15"N , 007°06'00"E	D	2500ft AMSL ---------- 800ft AMSL	TWR CANNES Tour (FR) CANNES Tower (EN)	HOR ATC : Voir / See AD 2.3 LFMD.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
TWR	CANNES Sol (FR) *CANNES Ground (EN)*	121.805 MHz	HO	
TWR	CANNES Tour (FR) *CANNES Tower (EN)*	118.630 MHz	HO	
TWR	LERINS Tour (FR) *LERINS Tower (EN)*	120.780 MHz	HO	
VDF	CANNES Gonio (FR) *CANNES Homer (EN)*	118.630 MHz	HO	
ATIS	CANNES (FR) *CANNES (EN)*	130.480 MHz	HO	TEL : 04 92 19 94 92

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
VOR-DME	CNM	111.4 MHz CH 51X	H24	43°33'37.3"N 006°52'15.4"E	1595 ft	60NM(225°..315°), 80NM(315°..45°) 40NM FL500			(1)
LOC 35 (I)	CMD	110.35 MHz	H24	43°33'23.5"N 006°56'57.6"E	14 ft				(2)
DME 35		CH 40Y	H24	43°33'24.3"N 006°57'00.2"E	28 ft	25NM FL250			(3)

(1) Fluctuation occasionnelle du signal VOR dans le secteur sud-est du moyen. / Occasionnal fluctuation of the VOR signal in the south-eastern sector of the navaid.
Position GEO DME / DME GEO position : 43°33'35.9"N 006°52'12.4"E. DME ALT : 1600 ft.
DME portée / coverage :
- 72 NM jusqu'au / until FL500,
- 120 NM jusqu'au / until FL100,
- 26 NM en éloignement radial 129° / outbound RDL 129°.

(2) LOC : à 17 NM/2000 ft couverture LOC limitée à 25° à gauche de l'axe dans le sens de l'atterrissage. / LOC : at 17 NM/2000 ft LOC coverage limited to 25° left of the axis in the landing direction.

(3) DME : à 17 NM/2000 ft couverture DME limitée à 13° à gauche de l'axe,
à 25 NM/2000 ft couverture DME limitée à 8° à gauche de l'axe, 6° à droite de l'axe dans le sens de l'atterrissage. / DME : at 17 NM/2000 ft DME coverage limited to 13° left of the axis.
at 25 NM/2000 ft DME coverage limited to 8° left of the axis, 6° right of the axis in the landing direction.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFMD.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

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

20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS

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

20.2 ALTIMETER SETTING

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

20.3 MANOEUVRES AU SOL

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

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

TWY P1 et P2 :
- réservés Sécurité Civile,
- interdits de nuit ou par RVR < 800 m.

DASH 8 Sécurité Civile :
- Atterrissage en RWY 17 et dégagement piste uniquement en A2.

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

- envergure supérieure à 15 m.

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

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

- envergure supérieure à 15 m.

- largeur hors tout du train principal supérieure à 4.5 m.

- distance de référence au décollage supérieure à 800 m.

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

20.3 TAXIING

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

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

TWY P1 and P2 :
- reserved for Civil security,
- prohibited at night or with RVR < 800 m.

DASH 8 Civil Security :
- Landing RWY 17 and vacate A2 only.

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

- wingspan over 15 m.

- main gear overall width over 4.5 m.

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

- wingspan over 15 m.

- main gear overall width over 4.5 m.

- TKOF reference distance over 800 m.

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

20.4 PROCEDURES ET METHODES D'EXPLOITATION PARTICULIERES

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

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

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

ATTENTION :

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

20.4 SPECIFIC OPERATING PROCEDURES

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

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

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

CAUTION :

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

20.4.1 Général

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

Première inspection de piste réalisée à l'ouverture des services de contrôle.

La piste 04/22 est principalement réservée aux hélicoptères.

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

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

Le circuit de l'hélistation de CANNES QUAI DU LARGE (LFTL) interfère avec le circuit d'aérodrome de CANNES-MANDELIEU.

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

20.4.1 General

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

Initial runway inspection at ATC opening.

RWY 04/22 is primarily reserved for helicopter use.

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

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

CANNES QUAI DU LARGE (LFTL) helistation circuit interfere with CANNES-MANDELIEU aerodrome circuit.

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

L'aérodrome de CANNES doit faire face tout au long de l'année à des pointes importantes de trafic liées notamment à l'organisation de divers événements aéronautiques ou non (MIPIM, Festival du Film, Grand Prix de Monaco, Monaco Yacht Show, etc).

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

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

20.4.2 Météorologie

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

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

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

Many aeronautical or other events occur throughout the year in CANNES which impact directly on traffic especially at the Cannes-Mandelieu airport (MIPIM, Cannes Film Festival, Monaco Grand Prix, Monaco Yacht Show).

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

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

20.4.2 Meteorology

Sea mist can cover the airfield very quickly.

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

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFMD.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

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

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

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

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

Ces dispositions sont les suivantes :

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

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

The provisions are as follows :

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

1.1 *Cannes Mandelieu AD is prohibited for repetitive commercial flights.*

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

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

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

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

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

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

1.5 Respect des procédures pour les aéronefs en IFR

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

1.5 Compliance of flying procedures for ACFT under IFR

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

1.6 Application

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

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

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

1.6 Application

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

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

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

2 RECOMMANDATIONS ENVIRONNEMENTALES

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

2 ENVIRONMENTAL RECOMMENDATIONS

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

2.1 VPT RWY 17

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

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

LUXUS (fly by) : voir ENR 4.3
PIBON (fly over) : voir ENR 4.3
DTHR 17 : voir AD 1.3

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

2.1 VPT RWY 17

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

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

LUXUS (fly by) : see ENR 4.3
PIBON (fly over) : see ENR 4.3
DTHR 17 : see AD 1.3

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

2.2 Approches à vue

Les clairances d'approche à vue sont délivrées uniquement à partir d'une position en mer. Lorsque il aura obtenu l'autorisation d'effectuer une approche à vue, il est demandé au pilote de procéder comme suit :
- IAS <= 160 kt ou IAS minimum en configuration lisse,
- maintenir 2000 ft puis :

2.2 Visual approaches

Visual approach clearances are given only from an offshore position. As soon as he gets visual approach clearance, the pilot is asked to proceed as follows :
- IAS <=160 kt or minimum IAS in clean configuration,
- Maintain 2000 AMSL, then :

© Service de l'Information Aéronautique, France

En piste 17 :

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

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

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

Conserver la configuration lisse jusqu'au point PIBON.

Débuter la descente après le point PIBON.

Ne pas raccourcir la trajectoire en virant vers la finale.

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

En piste 35 :

Rejoindre la finale 35.

2.3 Conduite machine

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

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

2.4 Inverseurs de poussée

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

Pour ce faire, utiliser préférentiellement les TWY d'extrémité de piste :
- en piste 17, le TWY A7,
- en piste 35, les TWY A1 ou A2.

2.5 Utilisation des APU

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

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

2.6 Montée initiale

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

2.7 Surveillance des vols

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

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

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

RWY 17 :

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

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

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

Keep clean configuration until PIBON.

Start descent after PIBON.

Do not shorten trajectory by turning final.

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

RWY 35 :

Proceed to the final approach 35.

2.3 Operation instructions

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

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

2.4 Reverse Thrust

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

To do this, preferentially use the TWY at the end of the runway :
- RWY 17, TWY A7,
- RWY 35, TWY A1 or A2.

2.5 Auxiliary power units

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

APU is limited to a period of 20 min maximum.

2.6 Initial climb

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

2.7 Flight monitoring

All routes and noise levels are monitored and recorded.

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

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFMD.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 PROCEDURES

22.1.1 Limitation de vitesse

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

22.1.2 ATIS à l'arrivée

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

22.1.3 Itinéraires IFR à l'intérieur de la CTA et de la TMA

22.1.3.1 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)

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

Pour les vols non RNAV 1 :

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

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

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

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

22.1.3.2 Itinéraires normalisés de départ aux instruments (SID)

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

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

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

Note 1 : Plan de vol "Zoulou"

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

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

DCT à déposer au FPL case 15 : DCT DIMAD

22.1.3.3 Départs à vue piste 35, 04, 22

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

- de jour uniquement ;

- visibilité supérieure ou égale à 5 km et plafond supérieur ou égal à 2000 ft ;

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

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

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

22.1.3.4 Itinéraires de transit

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

22.1 PROCEDURES

22.1.1 Speed restriction

Within TMA NICE parts 1, 4, 5 and 6, the speed is limited to IAS 250 kt below FL100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only. However, for aircraft which cannot maintain 250 kt for technical reasons or for flight quality, a higher speed is possible after ATC clearance.

22.1.2 ATIS on arrival

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

22.1.3 IFR routes within the CTA and the TMA

22.1.3.1 Standard Instrument Arrival Routes (STAR)

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

Without the required RNAV capability :

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

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

In case of lost of the required RNAV, the pilot must report "Unable RNAV [due (reason)]" and follow or join the corresponding conventional arrival. 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.

22.1.3.2 Standard Instrument Departure Routes (SID)

Only CONV SID and RNAV1 /GNSS SID are published.

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

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

Note 1 : Flight plan "Zoulou"

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

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

Write in FPL item 15 : DCT DIMAD

22.1.3.3 Visual departures RWY 35, 04, 22

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

- daytime only ;

- visibilty greater than or equal to 5 km and ceiling higher than or equal to 2000 ft ;

- Turn right RWY 35 at 1000 ft to ROLUP using visual ground references and remaining whithin the limits of the visual manoeuvring area corresponding to the ACFT category (visual manoeuvring area is prohibited west of RWY 17/35). Climb 2000 ft AMSL, then follow assigned SID RWY17.

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

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

22.1.3.4 Transit routes

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.1.4 Arrivées et approches IFR

22.1.4.1 Les procédures disponibles sont les suivantes :

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

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

En piste 17 :

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

Il existe :

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

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

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

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

22.1.4.2 Approches à vue

Les clairances d'approches à vue ne peuvent être accordées que lorsque les conditions météorologiques dont dispose CANNES TOUR font état d'une visibilité horizontale égale ou supérieure à 5 km et d'une hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 720 m (2500 ft) de jour ou à 1050m (3500ft) de nuit.

Les approches à vue ne sont pas autorisées lorsque NICE Approche n'a pas connaissance des données météorologiques (sauf voir AD 2 LFMD.22.1.8).

22.1.4.3 Passage d'IFR en VFR

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

22.1.4.4 Restrictions particulières

Utilisation PAPI RWY 35 obligatoire pour tout trafic.

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

De nuit et pour tous les aéronefs :

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

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

22.1.5 Transferts de communication

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

22.1.6 Vols d'entraînement IFR

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

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

22.1.7 Essais moteurs

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

22.1.8 Hors horaires ATS

Terrain fermé de nuit.

De jour :
A/A en français uniquement dans la circulation d'aérodrome.
Au départ, les demandes de clairances IFR s'effectuent exclusivement par appel téléphonique auprès du BNIA de BORDEAUX : 05 57 92 60 84 ou 01 56 30 13 01.

A l'arrivée, les conditions météorologiques n'étant pas connues de NICE APP, pas d'arrivées IFR, sauf en approche à vue pour les monomoteurs et ce de jour uniquement (voir AD 2 LFMD.22.1.4.2).

22.2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

22.2.1 Afficher 7600

22.2.2 Départ

22.1.4 IFR arrivals and approaches

22.1.4.1 The available procedures are as follows :

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

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

RWY 17 :

There is no direct approach available.

It exists :

- a visual manoeuvring without prescribed track (MVL)

- a visual manoeuvring with prescribed track (VPT)

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

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

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

22.1.4.2 Visual approaches

Visual approaches clearances can only be granted when meteorological conditions available to CANNES TWR indicate horizontal visibility equal or greater than 5 km and cloud base height equal or greater than 720 m (2500 ft) during the day or at 1050m (3500ft) at nignt.

Visual approaches are not allowed when NICE APP has no knowledge of meteorological data (exept see AD 2 LFMD.22.1.8).

22.1.4.3 Switching from IFR to VFR

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

22.1.4.4 Special restrictions

Use of PAPI RWY 35 mandatory for all trafic.

PAPI RWY 35 unavailable outside ATS SKED.

By night and for all ACFT :

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

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

22.1.5 Communication transfer

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

22.1.6 IFR Training flights

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

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

22.1.7 Engines tests

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

22.1.8 Off ATS times

Aerodrome closed at night.

In the daytime :
A/A in French only for the aerodrome traffic.
For outbound flights, IFR clearance requests are exclusively carried out to BNIA BORDEAUX through telephone calls : 05 57 92 60 84 or 01 56 30 13 01.

For inbound flights, NICE APP being not informed of the weather conditions, no IFR arrivals, except with visual approach for single-engine aircraft and only during day time (see AD 2 LFMD.22.1.4.2).

22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

22.2.1 Squawk 7600

22.2.2 Departure

© Service de l'Information Aéronautique, France

Voir AD 2 LFMD SID.

22.2.3 Arrivée

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

Attente INLOV :

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

Attente NEKIP :

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

Panne suivie d'une API :

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

Procédure de dégagement de la TMA : effectuer la procédure d'API jusqu'à 2000 ft puis quitter à 2000 ft la TMA NICE pour rechercher les conditions VMC sur la Méditerranée.

See AD 2 LFMD SID.

22.2.3 Arrival

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

Holding INLOV :

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

Holding NEKIP

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

Failure followed by missed APCH :

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

TMA clearing procedure : carry out the missed APCH procedure to 2000 ft then leave at 2000 ft the NICE TMA, and attempt to fly VMC over the Mediterranean sea.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFMD.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 EXIGENCES OPERATIONNELLES

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

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

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

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

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

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

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

AEROPORT CANNES MANDELIEU / SKY VALET :

Internet : https://cy.myhandlingsoftware.com

E-mail : operations-acm@cote-azur.aeroport.fr

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

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

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

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

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

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

Hors HOR ATS :

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

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

23.1 OPERATIONAL REQUIREMENTS

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

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

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

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

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

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

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

AIRPORT CANNES MANDELIEU / SKY VALET :

Internet : https://cy.myhandlingsoftware.com

E-mail : operations-acm@cote-azur.aeroport.fr

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

The pricing provisions cancellation and coordination conditions fully apply.

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

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

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

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

Outside ATS SKED :

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

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

23.2 ASSISTANCE

Assistance obligatoire à l'arrivée et au départ pour :
- les ACFT stationnant sur TANGO
- les ACFT non basés d'envergure supérieure ou égale à 12 m
- les hélicopères stationnant au moins une nuit.

Les opérateurs relevant d'une assistance obligatoire doivent impérativement en faire la demande au préalable à l'adresse suivante : https://cy.myhandlingsoftware.com
Tout stationnement supérieur à 2 heures sur TANGO pourra faire l'objet d'un tractage de repositionnement.

23.2 HANDLING

Handling mandatory on arrival and departure for :
- ACFT parked on TANGO
- non-based ACFT of wingspan greater than or equal to 12m.
- helicopters staying at least one night.
Operators subject to compulsory assistance must apply for it in advance to the following address :
https://cy.myhandlingsoftware.com
Any parking longer than 2 hours at TANGO may be subject to a repositioning tow.

23.3 OBSTACLES (ARBRES) PERCANT LES SURFACES DE DEGAGEMENT SUIVANTES

23.3.1 Trouée d'atterrissage piste 35 revêtue

OBST 1 : R 193°/823 m ARP ALT au sommet 18.9 m
OBST 2 : R 194°/836 m ARP ALT au sommet 18.7 m
OBST 3 : R 193°/841 m ARP ALT au sommet 20.1 m
OBST 4 : R 191°/842 m ARP ALT au sommet 19.8 m
OBST 5 : R 193°/854 m ARP ALT au sommet 19.5 m
OBST 6 : R 193°/867 m ARP ALT au sommet 19.2 m
OBST 7 : R 191°/901 m ARP ALT au sommet 21.7 m

23.3.2 Trouée de décollage piste 17 revêtue zone sud

OBST 1 : R 194°/758 m ARP ALT au sommet 7.2 m

23.3 OBSTACLES (TREES) PENETRATING THE FOLLOWING CLEARING SURFACES

23.3.1 LDG funnel paved RWY 35

OBST 1 : R 193°/823 m ARP ALT top 18.9 m
OBST 2 : R 194°/836 m ARP ALT top 18.7 m
OBST 3 : R 193°/841 m ARP ALT top 20.1 m
OBST 4 : R 191°/842 m ARP ALT top 19.8 m
OBST 5 : R 193°/854 m ARP ALT top 19.5 m
OBST 6 : R 193°/867 m ARP ALT top 19.2 m
OBST 7 : R 191°/901 m ARP ALT top 21.7 m

23.3.2 TKOF funnel south area of paved RWY 17

OBST 1 : R 194°/758 m ARP ALT top 7.2 m

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

23.3.3 Surface latérale piste 17/35 revêtue partie ouest

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

23.4 CASH

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

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

23.5 Péril animalier

Occasionnel 0700-SS+30

OBST 2 : R 195°/739 m ARP ALT top 13 m
OBST 3 : R 195°/834 m ARP ALT top 19 m
OBST 4 : R 194°/861 m ARP ALT top 20 m

23.3.3 Lateral surface west part of paved RWY 17/35

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

23.4 CASH

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

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

23.5 Wildlife strike hazard

Random 0700-SS+30

AD 2 LFMD.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

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

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

AD 2 LFMD.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
RNPY RWY 35	LNAV
Autres procédures / *Other procedures.*	Sans objet / *Not applicable.*

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CANNES MANDELIEU
LFMD

Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

POSTES DE STATIONNEMENT AVIONS / *Parking stands*			
PARKING AVION *Airplane parking*	**Envergure MAX (m)** *MAX Wingspan (m)*	**Longueur MAX (m)** *MAX length (m)*	**Observations** *Remarks*
NOVEMBRE ECHO Partie Est	NE 26.29 m SE 19.33 m	27.23 m 20.22 m	Non Autonome / *Not Autonomous*
NOVEMBRE ECHO Partie Ouest	NW 26.21 m SW 19.33 m	23.38 m 20.22 m	Non Autonome / *Not Autonomous*
ALPHA	10.97 m	8.61 m	Non Autonome / *Not Autonomous*
TANGO 1.1	17.00 m	25.90 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 1.A
TANGO 1.A	26.29 m	25.90 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 1.1 et 1.2
TANGO 1.2	17.00 m	25.90 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 1.A et 1.B
TANGO 1.B	22.05 m	25.90 m	Non Autonome au Départ / *Not Autonomous at Dep* Neutralise / *Neutralizes* 1.2 et 1.3
TANGO 1.3	17.00 m	25.90 m	Non Autonome au Départ / *Not Autonomous at Dep* Neutralise / *Neutralizes* 1.B
TANGO 2.1	14.57 m	26.00 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 2.A
TANGO 2.A	26.29 m	26.00 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 2.1 et 2.2
TANGO 2.2	17.00 m	26.00 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 2.A et 2.B
TANGO 2.B	22.05 m	26.00 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 2.2 et 2.3
TANGO 2.3	17.00 m	26.00 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 2.B
TANGO 3.1	14.57 m	32.20 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 3.A
TANGO 3.A	26.21 m	32.20 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 3.1 et 3.2
TANGO 3.2	17.00 m	32.20 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 3.A et 3.B
TANGO 3.B	23.72 m	32.20 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 3.2 et 3.3
TANGO 3.3	17.00 m	32.20 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 3.B
TANGO 4.1	14.57 m	32.20 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 4.A
TANGO 4.A	26.21 m	32.20 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 4.1 et 4.2
TANGO 4.2	17.00 m	32.20 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 4.A et 4.B
TANGO 4.B	23.72 m	32.20 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 4.2 et 4.3
TANGO 4.3	17.00 m	32.20 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 4.B
TANGO 5.1	14.57 m	32.20 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 5.A
TANGO 5.A	25.41 m	32.20 m	Autonome / *Autonomous* Neutralise / *Neutralizes* 5.1 et 5.2

© Service de l'Information Aéronautique, France

CANNES MANDELIEU
LFMD

Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

POSTES DE STATIONNEMENT AVIONS / *Parking stands*			
PARKING AVION *Airplane parking*	**Envergure MAX (m)** *MAX Wingspan (m)*	**Longueur MAX (m)** *MAX length (m)*	**Observations** *Remarks*
TANGO 5.2	17.00 m	32.2 m	Autonome / Self-manoeuvring Neutralise / Neutralizes 5.A et 5.B
TANGO 5.B	23.72 m	32.2 m	Autonome / Self-manoeuvring Neutralise / Neutralizes 5.2 et 5.3
TANGO 5.3	17.00 m	32.2 m	Autonome / Self-manoeuvring Neutralise / Neutralizes 5.B
TANGO 6.1	14.57 m	22.2 m	Autonome / *Self-manoeuvring*
TANGO 6.2	17.00 m	22.2 m	Autonome / *Self-manoeuvring*
TANGO 6.3	17.00 m	22.2 m	Autonome / *Self-manoeuvring*
EXTENSION TANGO Partie Nord	17.00 m	16.50 m	Tractage au Départ obligatoire / *Mandatory Dep towing*
EXTENSION TANGO Partie Sud	17.00 m	16.50 m	Tractage au Départ obligatoire / *Mandatory Dep towing* Limitation à 10 m entre le train et le nez de l'avion / *Limitation to 10 m between the landing gear and the nose of the aircraft*
LIMA	15.00 m	—	Tractage par le pilote / *Towing by pilot*
MIKE	12.00 m	10.46 m	Autonome / *Self-manoeuvring* Stationnement impératif entre les 2 rangées de balises jaunes / *Mandatory parking between the 2 rows of yellow beacons*
GOLF	12.00 m	10.46 m	Autonome / *Self-manoeuvring* Stationnement impératif entre les 2 rangées de balises jaunes / *Mandatory parking between the 2 rows of yellow beacons*

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

POSTES DE STATIONNEMENT HELICOPTERES / *Parking stands*			
Parking hélicoptères *Helicopter parking*	**Diamètre rotor MAX (m)** *MAX rotor diameter (m)*	**Longueur MAX (m)** *MAX length (m)*	**Observations** *Remarks*
TANGO 1.A	10.69 m	12.94 m	1 Poste revêtu / *1 paved Stand* Neutralise / *Neutralizes* 1.1 et 1.2
TANGO 2.A	10.69 m	12.94 m	1 Poste revêtu / *1 paved Stand* Neutralise / *Neutralizes* 2.1 et 2.2
TANGO 3.A	13.41 m	16.00 m	1 Poste revêtu / *1 paved Stand* Neutralise / *Neutralizes* 3.1 et 3.2
TANGO 4.A	13.41 m	16.00 m	1 Poste revêtu / *1 paved Stand* Neutralise / *Neutralizes* 4.1 et 4.2
TANGO 5.A	13.41 m	16.00 m	1 Poste revêtu / *1 paved Stand* Neutralise / *Neutralizes* 5.1 et 5.2
HANGAR 3	13.41m	16.00 m	1 Plot revêtu / *1 paved Stand*
SIERRA ECHO	7.67 m	8.76 m	2 Plots revêtus / *2 paved Stand* n° 50 et 51
	10.69 m	12.94 m	7 Plots revêtus / *7 paved Stand* n° 52 à 58
	12.60 m	14.30 m	6 Plots revêtus / *6 paved Stand* n° 60 à 65
	13.41 m	16.00 m	1 Plot revêtu / *1 paved Stand* n° 66
	11.00 m	13.03 m	1 Plot revêtu / *1 paved Stand* n° 70
SIERRA	12.60 m	14.30 m	7 Plots en herbe / *7 grass Stand* n° 30 à 34 + 37 + 38
	17.71 m	20.88 m	1 Plot revêtu / *1 paved Stand* n° 36
	10.69 m	12.94 m	9 Plots en herbe / *9 grass Stand* n° 40 à 48
	10.69 m	12.94 m	2 Plots revêtus / *2 paved Stand* n° 20 et 21
ECHO	13.41 m	16.00 m	Plot revêtu / *1 paved Stand* n° 80

© Service de l'Information Aéronautique, France

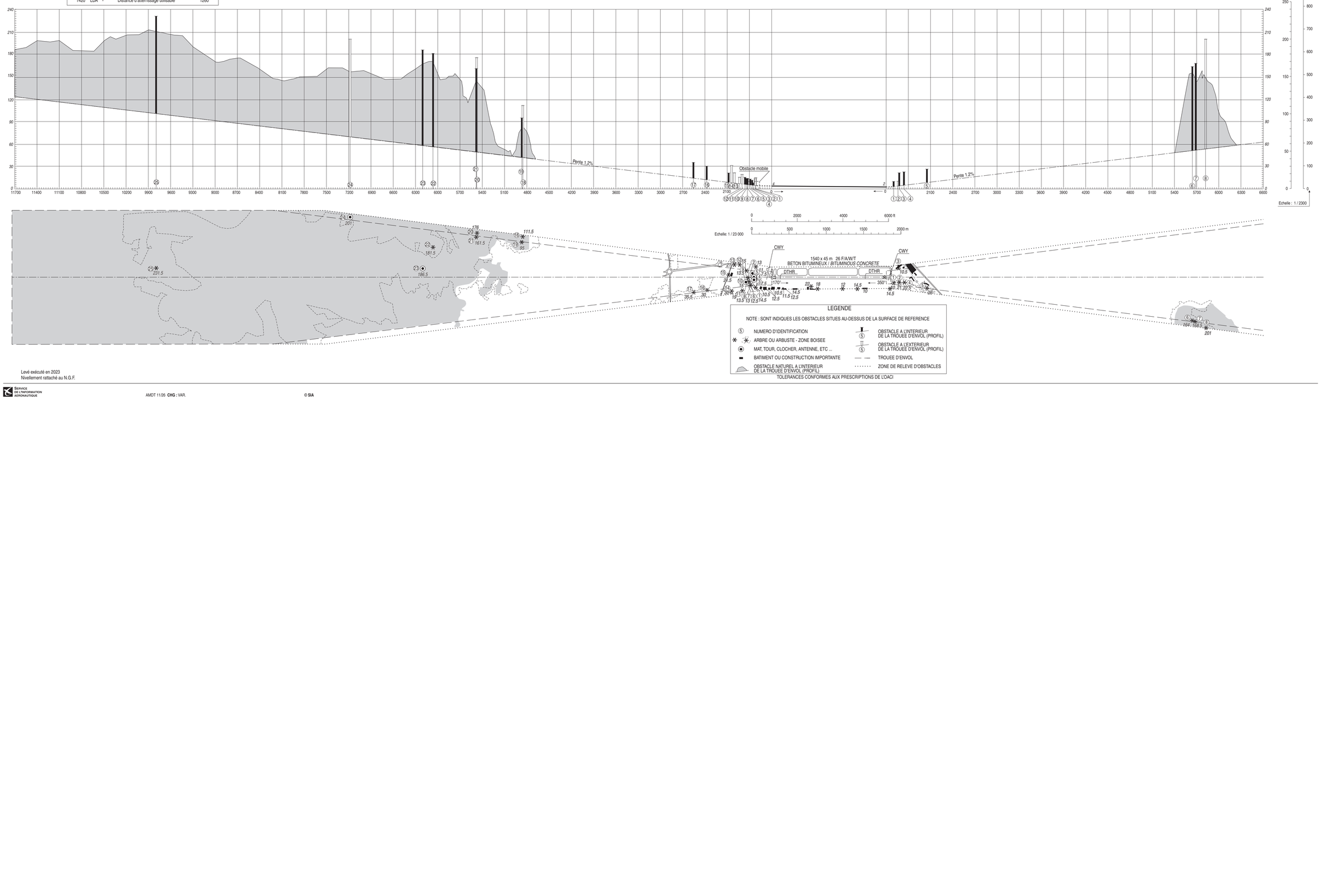
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome obstacle chart - ICAO - A type

CANNES MANDELIEU
RWY 17/35

VAR 3°E (2025)

DISTANCES DECLAREES			
RWY 17			RWY 35
1540	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	1540
1600	TODA -	Distance de décollage utilisable	1740
1540	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	1540
1420	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	1260

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES



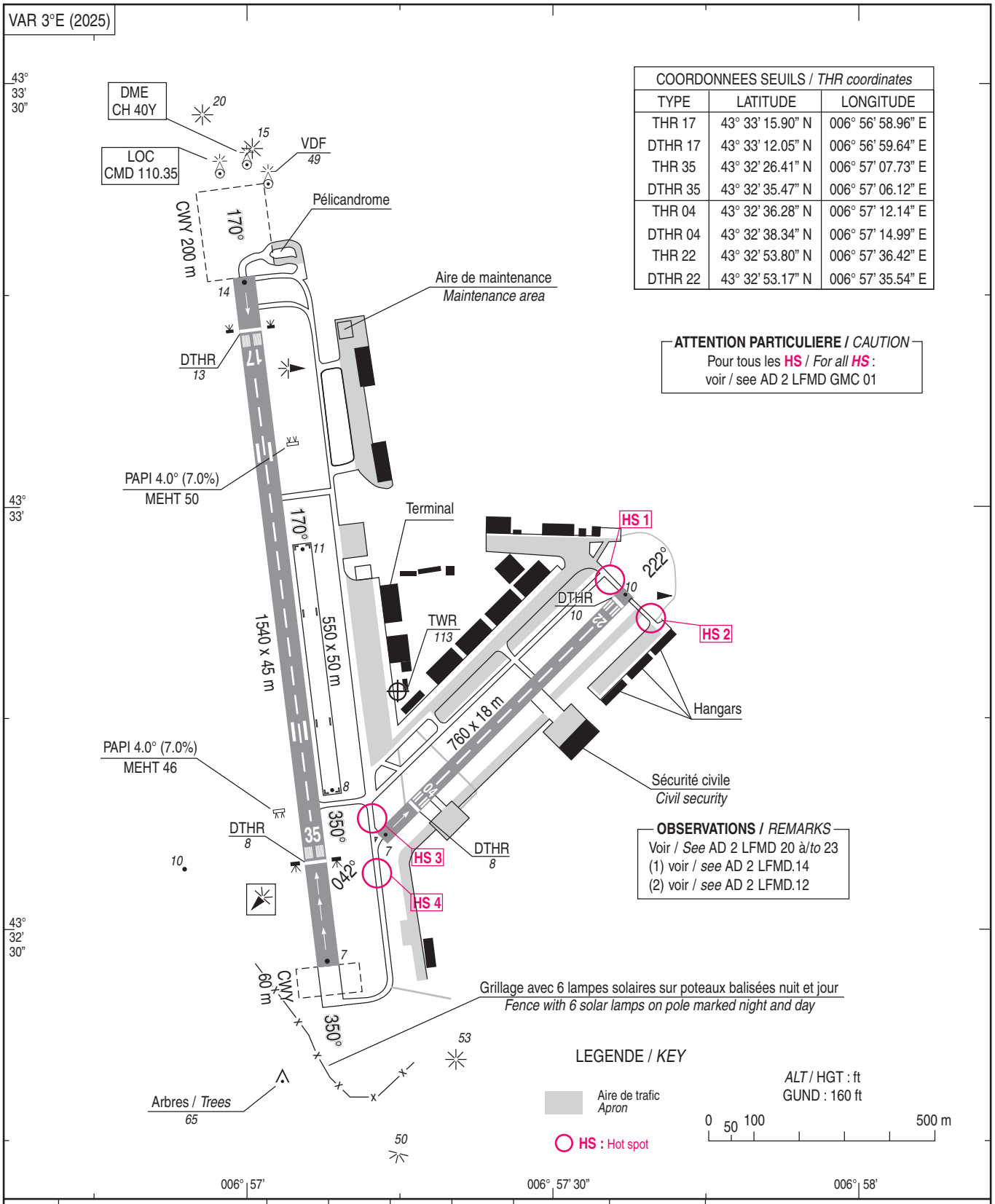
Levé exécuté en 2023
Nivellement rattaché au N.G.F.

© SIA

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : 130.480 ☎ 04 92 19 94 92
GND (SOL) : 121.805
(OPS : 131.575)

CANNES MANDELIEU
43 32 47 N - 006 57 15 E
ALT AD : 14 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 17	43° 33' 15.90" N	006° 56' 58.96" E
DTHR 17	43° 33' 12.05" N	006° 56' 59.64" E
THR 35	43° 32' 26.41" N	006° 57' 07.73" E
DTHR 35	43° 32' 35.47" N	006° 57' 06.12" E
THR 04	43° 32' 36.28" N	006° 57' 12.14" E
DTHR 04	43° 32' 38.34" N	006° 57' 14.99" E
THR 22	43° 32' 53.80" N	006° 57' 36.42" E
DTHR 22	43° 32' 53.17" N	006° 57' 35.54" E

ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION*
Pour tous les **HS** / *For all* ***HS*** :
voir / see AD 2 LFMD GMC 01

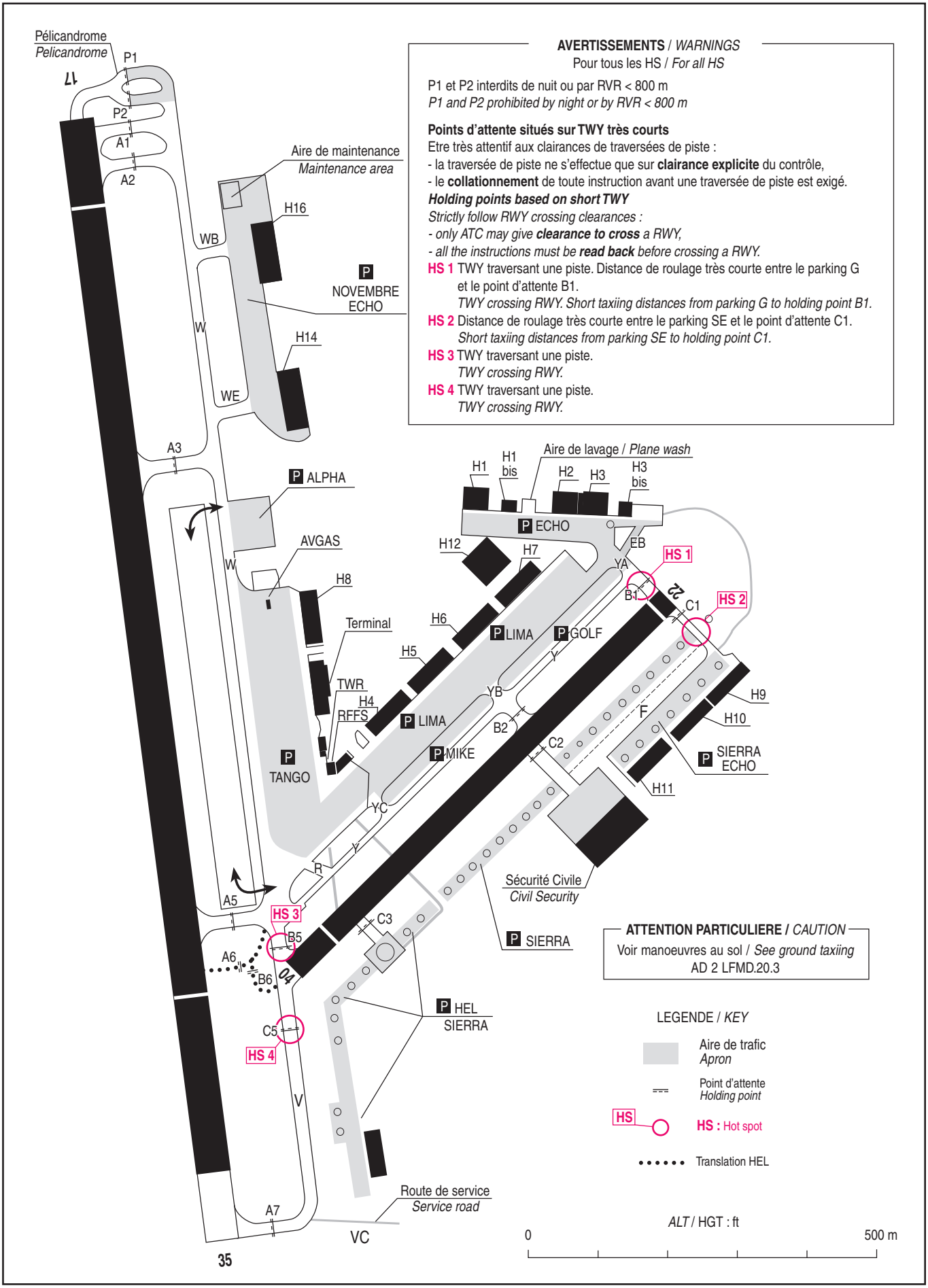
OBSERVATIONS / *REMARKS*
Voir / *See* AD 2 LFMD 20 à/*to* 23
(1) voir / *see* AD 2 LFMD.14
(2) voir / *see* AD 2 LFMD.12

RWY	BALISAGE / *Lighting* (1)		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A (3)	CAT B (3)	CAT C (3)	CAT D
17	NIL	LIH	1540	1600	1540	1420	Revêtue	26 F/A/W/T	550	550	550	-
35	NIL	LIH	1540	1740	1540	1260	*Paved*		-	-	-	-
04	NIL	NIL	760	760	760	660	Revêtue	5.7 t (2)	-	-	-	-
22	NIL	NIL	760	760	760	730	*Paved*		-	-	-	-
									(3) HN : 800			

© SIA

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

CANNES MANDELIEU



© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

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

© SIA

CANNES MANDELIEU

PRECODING FNA RNP A RWY 17

FNA RNP A RW17

RMK	no descent at FAF due to intermediate altitude = MDA							MAG VAR 2025 2.9° E			REF NAVAID : -	
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)
APCH	IF	OBOTA	-	-	-	-	-	2000	2000	-	-	-
	TF	FD17A	-	346	348.4	5.0	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	MD17A	Yes	346	348.4	3.7	-	-	-	-	-3.0 / -	0.3
	DF	MD410	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	MD412	-	166	168.4	8.6	-	-	-	160	-	1.0
	TF	MD504	-	256	258.5	3.8	-	-	-	170	-	1.0
	TF	MD414	-	346	348.4	3.0	-	-	2000	-	-	1.0
HLDG	-	MD414	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CANNES MANDELIEU

PRECODING RNP A RWY 17

RNP A RWY 17

RMK	no descent at FAF due to intermediate altitude = MDA							MAG VAR 2025 2,9° E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	INLOV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NEKIP	IF	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	MD403	-	120	122.8	5.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	MD404	-	092	095.3	10.2	-	FL 060	-	-	-	1.0
	TF	MD405	-	059	061.5	7.6	-	3000	-	-	-	1.0
	TF	OBOTA	-	059	061.5	6.8	-	2000	2000	-	-	1.0
INA INLOV	IF	INLOV	-	-	-	-	-	4000	-	220	-	-
	TF	MD503	-	261	264.1	22.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	MD504	-	275	277.8	16.0	-	3000	-	170	-	1.0
	TF	OBOTA	-	346	348.4	4.0	-	2000	2000	-	-	1.0
APCH	IF	OBOTA	-	-	-	-	-	2000	2000	-	-	-
	TF	FD17A	-	346	348.4	4.5	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	MD17A	Yes	346	348.4	3.0	-	-	-	-	-	0.3
	DF	MD410	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	MD412	-	166	168.4	8.6	-	-	-	160	-	1.0
	TF	MD504	-	256	258.5	3.8	-	-	-	170	-	1.0
	TF	MD414	Yes	346	348.4	3.0	-	-	2000	-	-	1.0
HLDG	-	MD414	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© Service de l'Information Aéronautique, France

CANNES MANDELIEU

PRECODING RNP Y RWY 35

RNP Y RWY 35

RMK	GNSS only							MAG VAR 2025 2,9° E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	INLOV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NEKIP	IF	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	MD403	-	120	122.8	5.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	MD404	-	092	095.3	10.2	-	FL 060	-	-	-	1.0
	TF	MD405	-	059	061.5	7.6	-	3000	-	-	-	1.0
	TF	OBOTA	-	059	061.5	6.8	-	2000	2000	-	-	1.0
INA INLOV	IF	INLOV	-	-	-	-	-	4000	-	220	-	-
	TF	MD503	-	261	264.1	22.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	MD504	-	275	277.8	16.0	-	3000	-	170	-	1.0
	TF	OBOTA	-	346	348.4	4.0	-	2000	2000	-	-	1.0
APCH	IF	OBOTA	-	-	-	-	-	2000	2000	-	-	-
	TF	FD35Y	-	346	348.4	5.0	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	MD35Y	Yes	346	348.4	3.7	-	-	-	-	-3.5°	0.3
	DF	MD410	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	MD412	-	166	168.4	8.6	-	-	-	160	-	1.0
	TF	MD504	-	256	258.5	3.8	-	-	-	170	-	1.0
	TF	MD414	Yes	346	348.4	3.0	-	-	2000	-	-	1.0
HLDG	-	MD414	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CANNES MANDELIEU

PRECODING RNP Z RWY 35 (LPV ONLY)

RNP Z RWY 35 (LPV ONLY)

RMK	GNSS only								MAG VAR 2025 2.9° E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	INLOV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NEKIP	IF	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	MD403	-	120	122.8	5.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	MD404	-	092	095.3	10.2	-	FL 060	-	-	-	1.0
	TF	MD405	-	059	061.5	7.6	-	3000	-	-	-	1.0
	TF	BOLBA	-	059	061.5	6.0	-	2000	2000	-	-	1.0
INA INLOV	IF	INLOV	-	-	-	-	-	4000	-	220	-	-
	TF	MD503	-	261	264.1	22.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	MD504	-	275	277.8	16.0	-	3000	-	170	-	1.0
	TF	BOLBA	-	334	336.6	3.8	-	2000	2000	-	-	1.0
APCH	IF	BOLBA	-	-	-	-	-	2000	2000	-	-	-
	TF	FD35Z	-	350	352.7	5.2	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	MD409	Yes	350	352.7	4.3	-	-	-	-	-3.5°/ 50	0.3
	DF	MD410	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	MD412	-	166	168.4	8.6	-	-	-	160	-	1.0
	TF	MD504	-	256	258.5	3.8	-	-	-	170	-	1.0
	TF	MD414	Yes	346	348.4	3.0	-	-	2000	-	-	1.0
HLDG	-	MD414	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

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

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

© SIA

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

SID RNAV RWY17											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 2.9°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 (NM)
PERUS 1N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	128	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	128	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	AMIRO	-	-	-	-	-	FL130	-	-	1.0
-	TF	PERUS	-	292	294.8	30.7	-	-	-	-	1.0
BODRU 1N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	128	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	128	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	AMIRO	-	-	-	-	-	FL130	-	-	1.0
-	TF	BODRU	-	312	315.2	22.7	-	-	-	-	1.0
BADOD 1N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	128	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	128	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	AMIRO	-	-	-	-	-	FL130	-	-	1.0
-	TF	BADOD	-	327	330.0	18.9	-	-	-	-	1.0
OKTET 1N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	128	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	128	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	AMIRO	-	-	-	-	-	FL130	-	-	1.0
-	TF	OKTET	-	344	346.8	33.5	-	-	-	-	1.0
IRMAR 1N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	128	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	128	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BARSO	-	-	-	-	-	FL130	-	-	1.0
-	TF	IRMAR	-	351	353.8	39.6	-	-	-	-	1.0
BASIP 1N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	128	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	128	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	USANO	-	-	-	-	-	FL100	-	-	1.0
-	TF	BASIP	-	046	048.6	14.3	-	-	-	-	1.0
SODRI 1N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	128	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	128	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OMARD	-	-	-	-	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	MERLU	-	096	099.4	9.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	SODRI	-	096	098.8	25.8	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

SID RNAV RWY17											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 2.9°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 (NM)
LONSU 1N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	128	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	128	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OMARD	-	-	-	-	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	MERLU	-	096	099.4	9.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	LONSU	-	148	150.7	20.8	-	-	-	-	1.0
VAREK 1N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	128	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	128	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OMARD	-	-	-	-	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	VAREK	-	157	159.9	50.5	-	-	-	-	1.0
RUBIT 1N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	128	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	128	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	RUBIT	-	268	271.2	8.3	-	-	-	-	1.0
TURIL 1N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	128	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	128	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	RUBIT	-	268	271.2	8.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	TURIL	-	268	271.0	17.0	-	-	-	-	1.0
LANKO 1N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	128	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	128	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	CUERS	-	268	271.3	20.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANKO	-	268	270.8	5.3	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

STAR EAST RNAV RWY 17/35											
RMK	GNSS only							MAG VAR 2025 2.9°E		REF NAVAID: -	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HDLG	-	AMGEL	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HDLG	-	INLOV	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OZMIC 3V											
-	IF	OZMIC	-	-	-	-	-	-	FL170	-	-
-	TF	OTOKE	-	219	221.5	5.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	219	221.4	17.1	-	4000	-	-	1.0
BORDI 3V											
-	IF	BORDI	-	-	-	-	-	-	FL170	-	-
-	TF	AMGEL	-	232	235.1	20	-	11400	-	-	1.0
-	TF	MIKRU	-	138	140.9	11.8	-	FL 110	-	-	1.0
-	TF	OTOKE	-	107	109.4	27	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	219	221.4	17.1	R	4000	-	-	1.0
VEVAR 3V											
-	IF	VEVAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	GAPDO	-	167	170.3	35.6	-	FL170	FL 220	-	1.0
-	TF	AMGEL	-	154	157.1	24.9	-	FL140	-	-	1.0
-	TF	MIKRU	-	138	140.9	11.8	-	FL110	-	-	1.0
-	TF	OTOKE	-	107	109.4	27	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	219	221.4	17.1	R	4000	-	-	1.0
LONSU 3V											
-	IF	LONSU	-	-	-	-	-	-	FL 170	-	-
-	TF	KOKIN	-	358	001.1	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	304	306.6	9	-	4000	-	-	1.0
SODRI 3V											
-	IF	SODRI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	KOKIN	-	308	310.9	19.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	304	306.6	9	-	4000	-	-	1.0
KERIT 3V											
-	IF	KERIT	-	-	-	-	-	-	FL 170	-	-
-	TF	KOKIN	-	251	254.2	25.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	304	306.6	9	-	4000	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

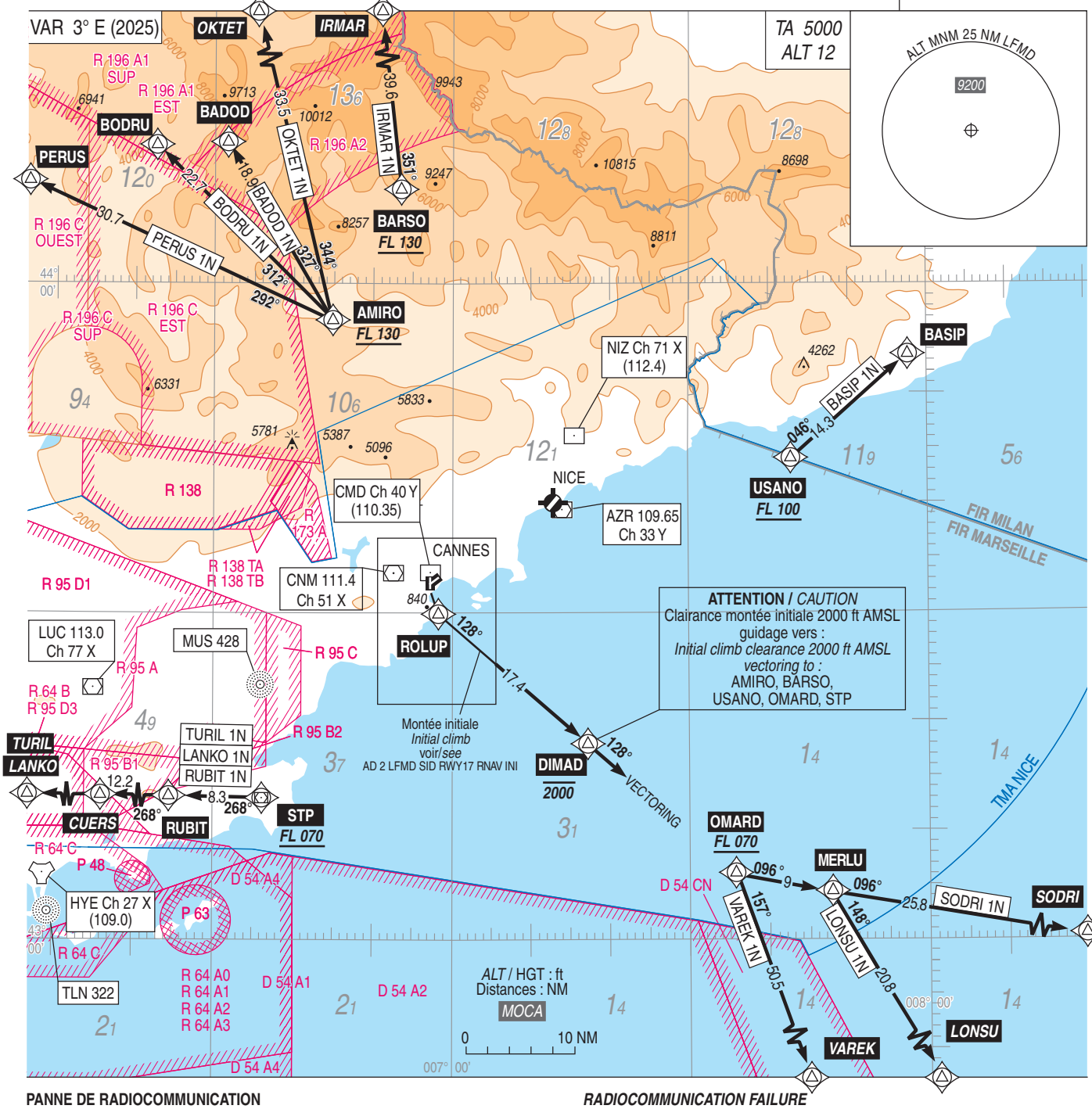
STAR WEST RNAV RWY 17/35											
RMK	GNSS only							MAG VAR 2025 2.9° E		REF NAVAID: -	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HDLG	-	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XATEL 3V											
-	IF	XATEL	-	-	-	-	-	-	FL 310	-	-
-	TF	TUPOX	-	148	151.2	20.2	-	-	FL 250	-	1.0
-	TF	RUBEB	-	148	151.4	15.1	-	FL 200	FL 200	280	1.0
-	TF	BATEX	-	125	127.8	8.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	UGLET	-	125	128.0	8.6	-	FL 120	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	125	128.0	13.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	118	120.8	7.2	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	120	122.8	6.1	-	-	-	-	1.0
ABDIL 3V											
-	IF	ABDIL	-	-	-	-	-	-	FL 190	-	-
-	TF	TUPOX	-	163	166.0	10.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	RUBEB	-	148	151.4	15.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	BATEX	-	125	127.8	8.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	UGLET	-	125	128.0	8.6	-	FL 120	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	125	128.0	13.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	118	120.8	7.2	-	FL 070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	120	122.8	6.1	-	-	-	-	1.0
TUPOX 3V											
-	IF	TUPOX	-	-	-	-	-	-	FL 250	-	-
-	TF	RUBEB	-	148	151.4	15.1	-	FL 200	FL 200	280	1.0
-	TF	BATEX	-	125	127.8	8.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	UGLET	-	125	128.0	8.6	-	FL 120	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	125	128.0	13.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	118	120.8	7.2	-	FL 070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	120	122.8	6.1	-	-	-	-	1.0
ABLAK 3V											
-	IF	ABLAK	-	-	-	-	-	-	FL 200	280	-
-	TF	ABILI	-	066	068.8	11.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	UGLET	-	082	084.7	8.8	-	FL 120	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	125	128.0	13.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	118	120.8	7.2	-	FL 070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	120	122.8	6.1	-	-	-	-	1.0
PERUS 3V											
-	IF	PERUS	-	-	-	-	-	-	FL 190	-	-
-	TF	AMFOU	-	177	180.2	33.4	-	-	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	173	176.2	9.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	118	120.8	7.2	-	FL 070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	120	122.8	6.1	-	-	-	-	1.0
AMFOU 3V											
-	IF	AMFOU	-	-	-	-	-	-	FL 120	250	-
-	TF	GILON	-	173	176.2	9.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	118	120.8	7.2	-	FL 070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	120	122.8	6.1	-	-	-	-	1.0
BIRGO 3V											
-	IF	BIRGO	-	-	-	-	-	-	FL 110	250	-
-	TF	LUC	-	92	095.1	6	-	FL 070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	120	122.8	6.1	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

ATIS CANNES 130.480
APP : NICE Approche/Approach 120.655 (I)
NICE Départ/*Departure* 130.830 (H) - 125.580 (s)
TWR : CANNES Tour/*Tower* 118.630
CANNES Sol/*Ground* 121.805

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

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

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

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

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

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

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

- after vectoring, join SID as directly as possible.

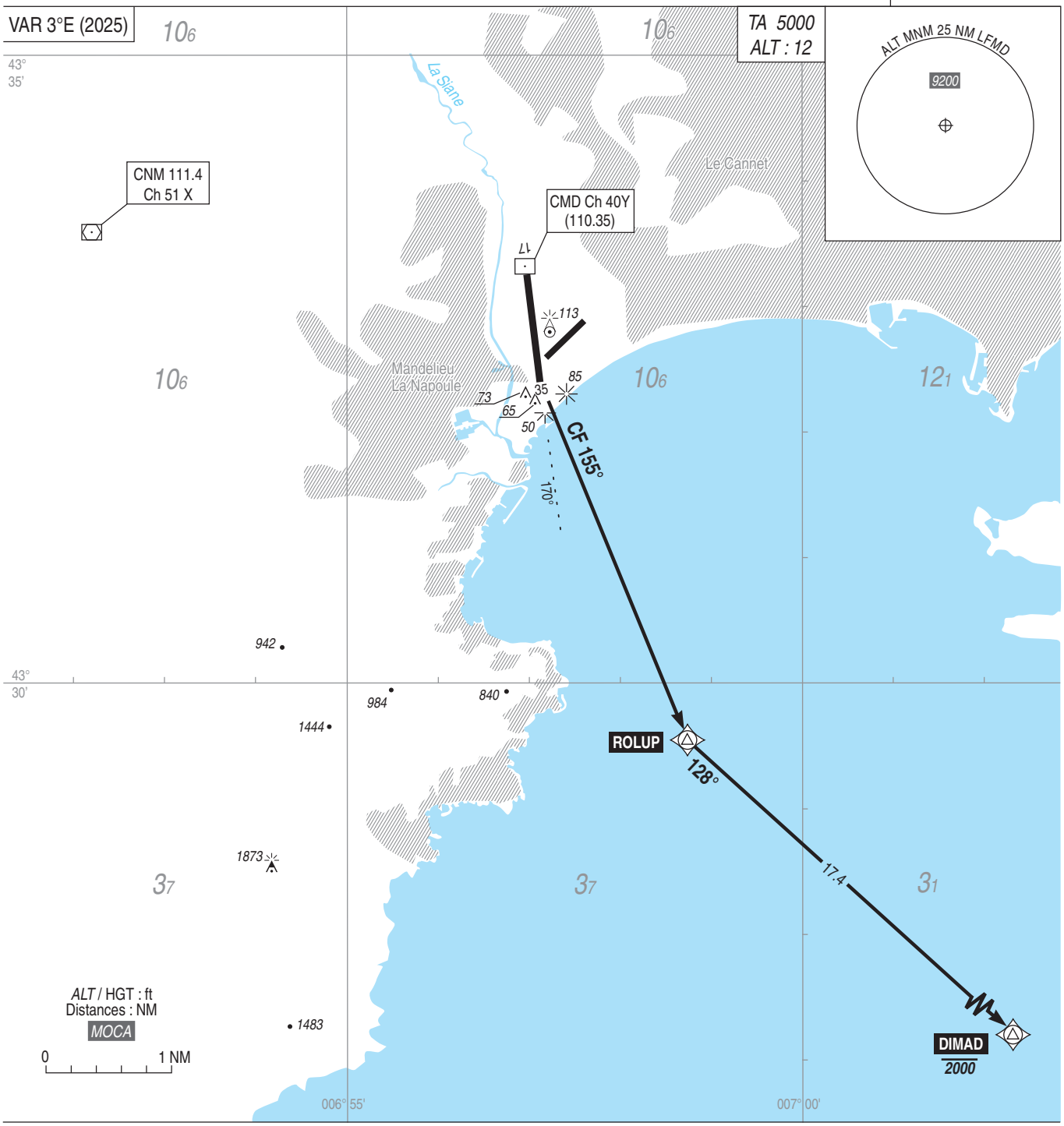
Note : In all cases, climb to the latest assigned level. If the latest assigned level is not compatible with the minimal safety altitude, proceed to the cruising level.

© SIA

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

ATIS CANNES 130.480
APP : NICE Approche/Approach 120.655 (I)
NICE Départ/*Departure* 130.830 (H) - 125.580 (s)
TWR : CANNES Tour/*Tower* 118.630
CANNES Sol/*Ground* 121.805

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



Panne rediocommunication
Voir AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV

Radiocommunication failure
See AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV

© SIA

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

SID RNAV RWY 17	
CAT	A B C
PBN Box	RNAV1 GNSS seulement/ only
Obstacle Climb gradient	Abstraction faite de deux obstacles : un arbre d'altitude 73ft R 212 DER / 220 m imposant une pente de 15.3%, et un bâtiment de 85 ft R 125 DER / 370 m imposant une pente de 9.1%, la pente théorique de montée initiale est de 6,6% jusqu'à 900 ft, déterminée par un relief d'altitude 624 ft R 180 DER / 2.3 NM. Ensuite, la pente théorique minimale de montée de 3,3% s'applique. *If two obstacles are disregarded : a tree 73ft altitude R 212 / 220 m from DER determining climb gradient 15.3% and a building 85 ft altitude R 125 / 370m from DER determining climb gradient 9.1%, the theoretical climb gradient is 6.6% until 900 ft, determined by a ground spot 624ft R 180 / 2.3 NM from DER. Afterwards, the minimal theoretical climb gradient of 3.3% applies.*
ATS gradient climb	6% jusqu'au FL100 *6% up to FL100*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*
	Départ RWY35, RWY 04, RWY 22 : voir AD2.22.1.3.3 *Departure RWY35, RWY 04, RWY 22 : see AD2.22.1.3.3*
	Départs à destination de la Corse : Hélices : RFL 130 MAX, excepté destination LFKF : RFL 190 MAX. – Réacteurs : RFL 190 MAX, excepté destination LFKC : RFL 130 MAX. *Departures to Corsica :* *Propellers : RFL 130 MAX, except for LFKF : RFL 190 MAX. –* *Jet engines : RFL 190 MAX, except for LFKC : RFL 130 MAX.*

SID	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
PERUS 1 N	Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers PERUS. *Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to PERUS.*	2000 ft AMSL	RFL > 135
BODRU 1 N	Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers BODRU. *Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to BODRU.*	2000 ft AMSL	RFL > 195
BADOD 1 N	Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers BADOD. *Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to BADOD.*	2000 ft AMSL	RFL > 195
OKTET 1 N	Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers OKTET. *Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to OKTET.*	2000 ft AMSL	RFL > 195
IRMAR 1 N	Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à BARSO au FL130 MNM, puis procéder vers IRMAR. *Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until BARSO at FL130 MNM, then proceed to IRMAR.*	2000 ft AMSL	RFL > 195

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

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

Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* **RWY 17**
NIL

CANNES MANDELIEU

STAR Secteurs Nord, Est et Sud-Est / *STAR North, East and South-Est Sectors*

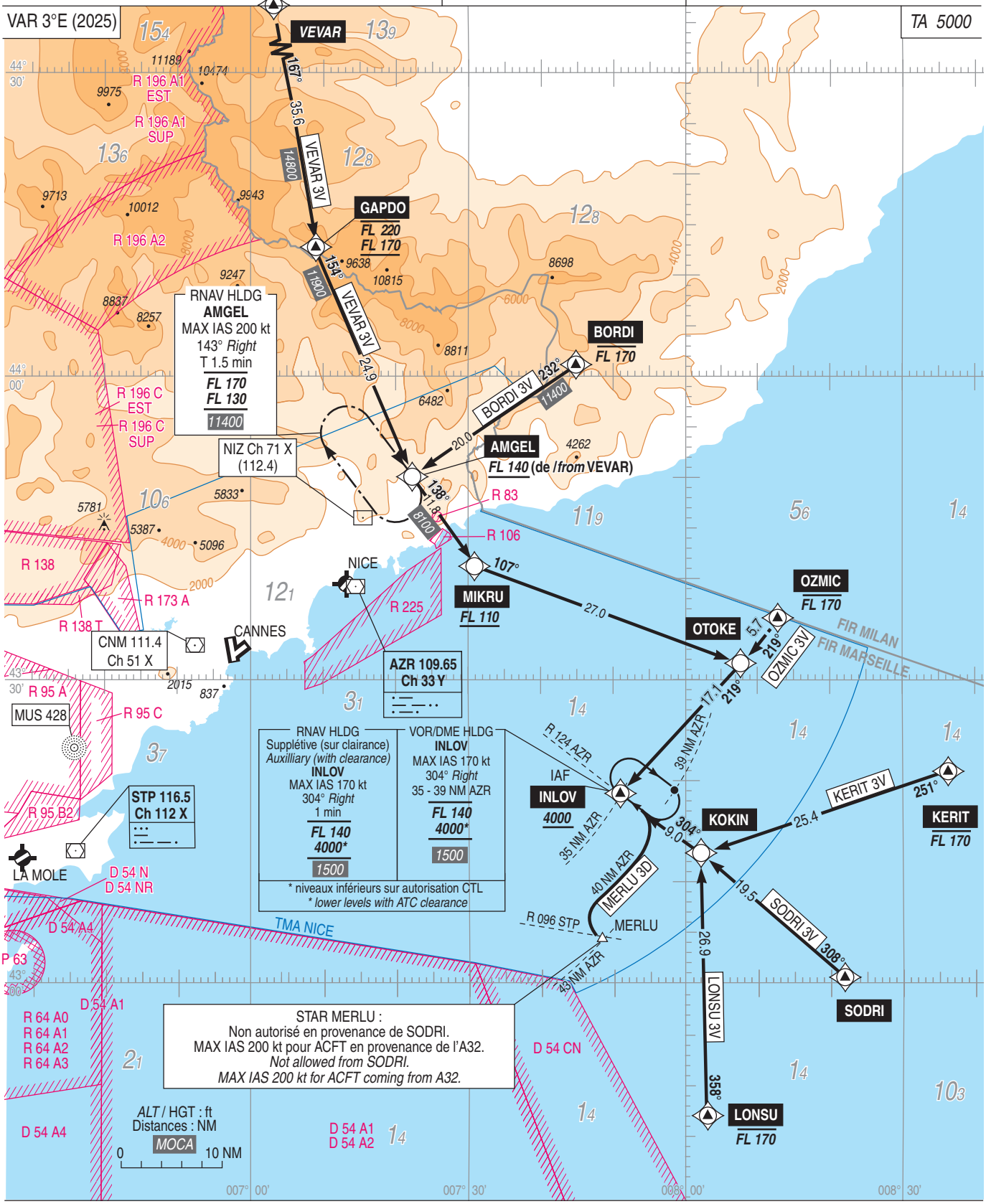
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C)

IAF INLOV

ATIS CANNES	130.480	
APP : NICE Approche /*Approach*	124.180 (H) - 120.655 (I) - 125.580 (s)	
TWR : CANNES Tour / *Tower*	118.630	

Sur instruction du CTL / *On ATC clearance*

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



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Voir consignes particulières AD 2 LFMD.22.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE
See particular instructions AD 2 LFMD.22.

© SIA

CANNES MANDELIEU

STAR Secteur Ouest / *West sector*

XATEL - ABDIL - TUPOX - ABLAK - PERUS - AMFOU - BIRGO

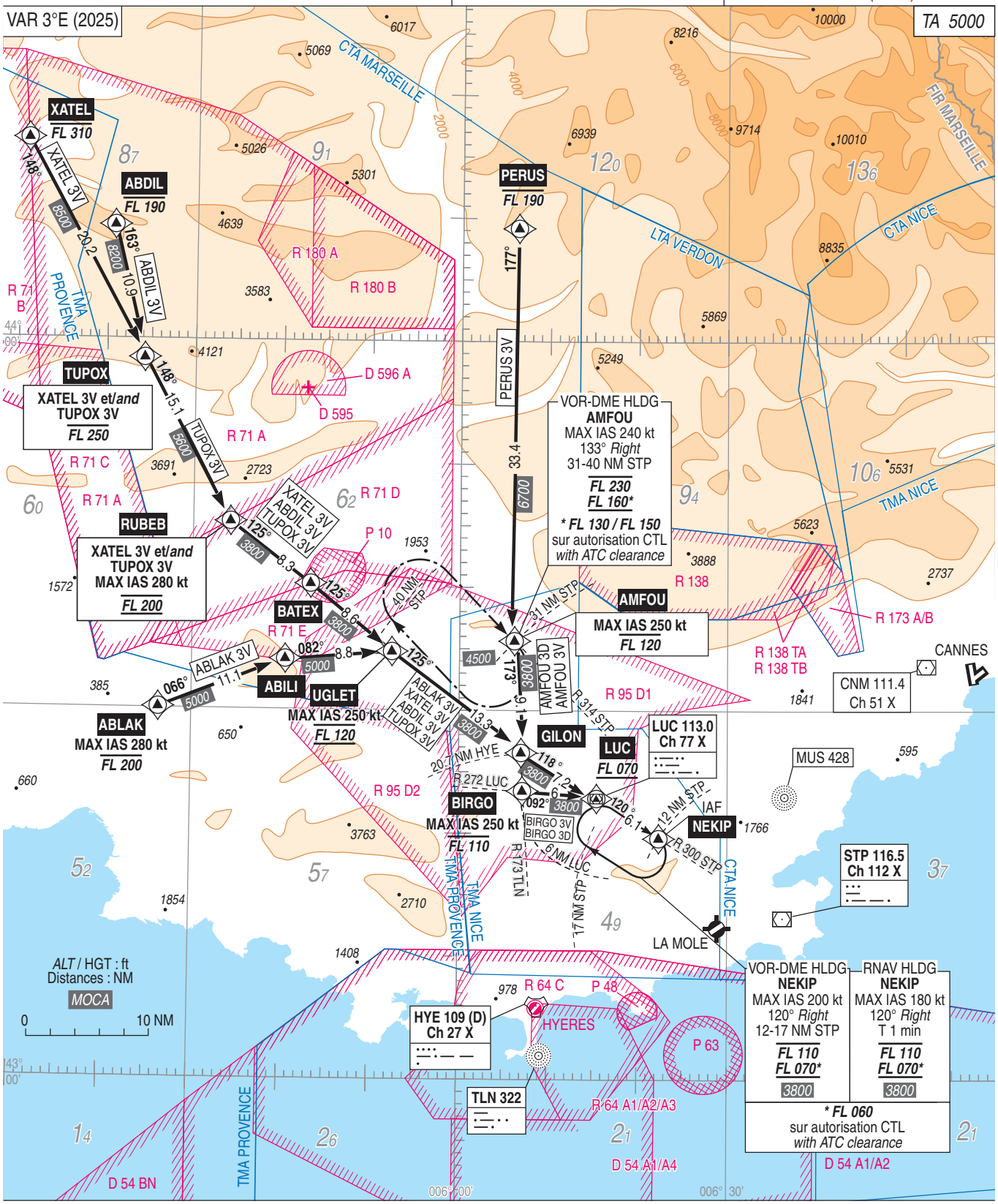
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C)

IAF NEKIP

ATIS CANNES 130.480
APP : NICE Approche /*Approach* 134.475 (H) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
TWR : CANNES Tour /*Tower* 118.630

Sur instruction du CTL
On ATC clearance

RNAV 1
GNSS seulement sauf BIRGO 3D (CONV) et AMFOU 3D (CONV) /
GNSS only except BIRGO 3D (CONV) and AMFOU 3D (CONV)



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Voir consignes particulières AD 2 LFMD.22.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE
See particular instructions AD 2 LFMD.22.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C

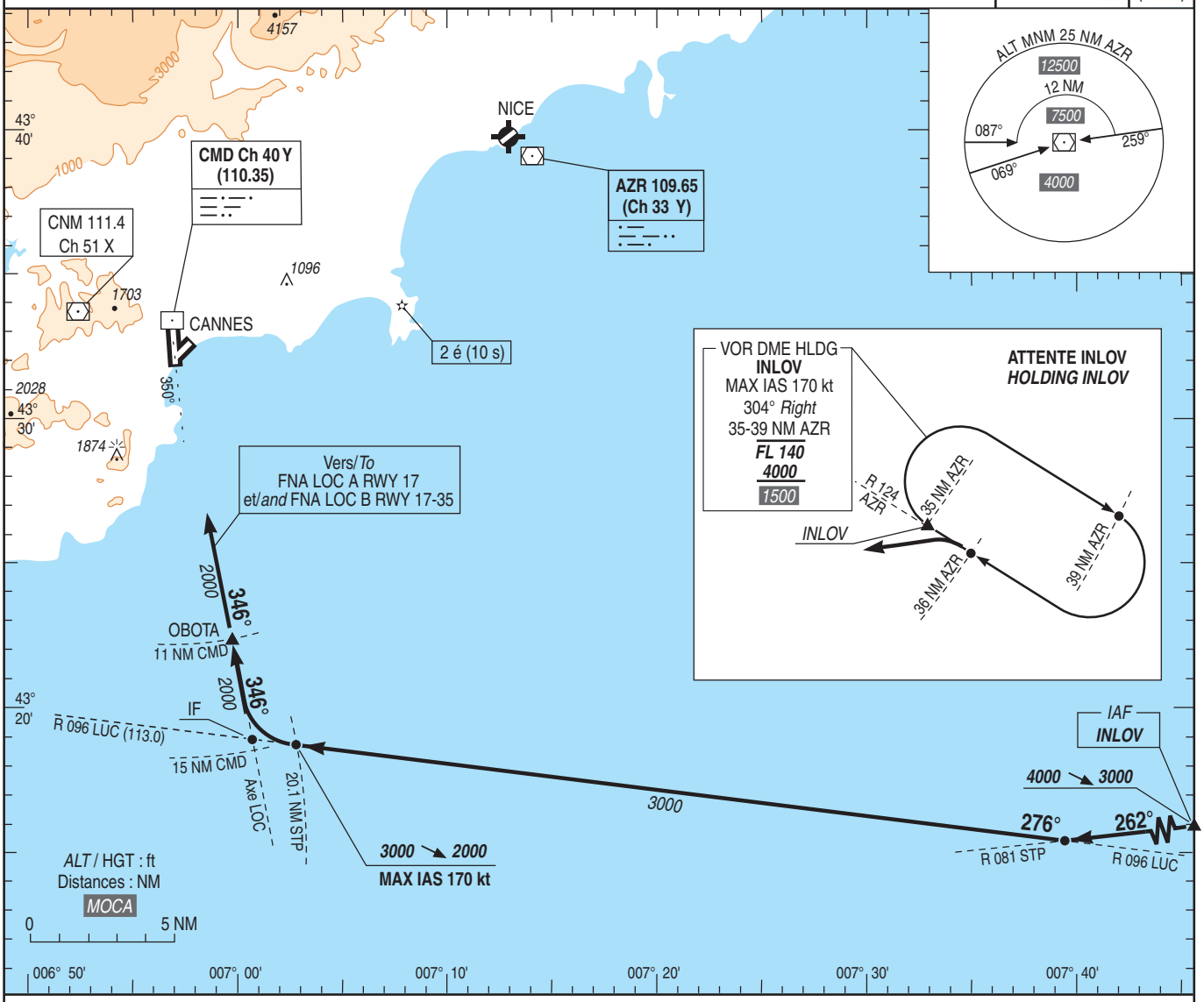
CANNES MANDELIEU
INA LOC INLOV

ATIS CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach* : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
TWR : CANNES Tour /*Tower* : 118.630

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

LOC - DME
CMD 110.35

VAR
3°E
(2025)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C

CANNES MANDELIEU

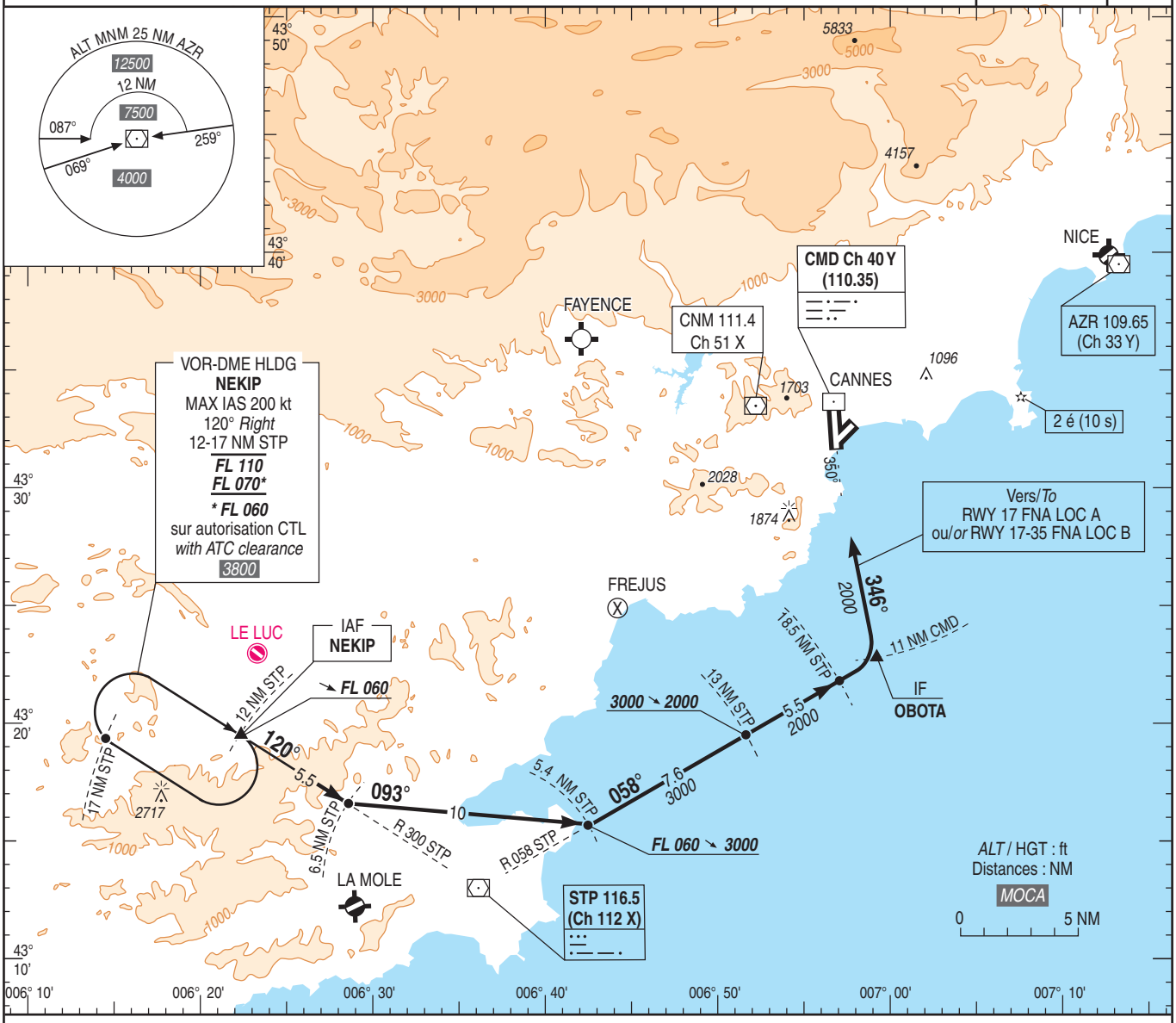
INA LOC NEKIP

ATIS CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach* : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
TWR : CANNES Tour /*Tower* : 118.630

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

LOC - DME
CMD 110.35

VAR
3°E
(2025)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

CANNES MANDELIEU

CAT A B C

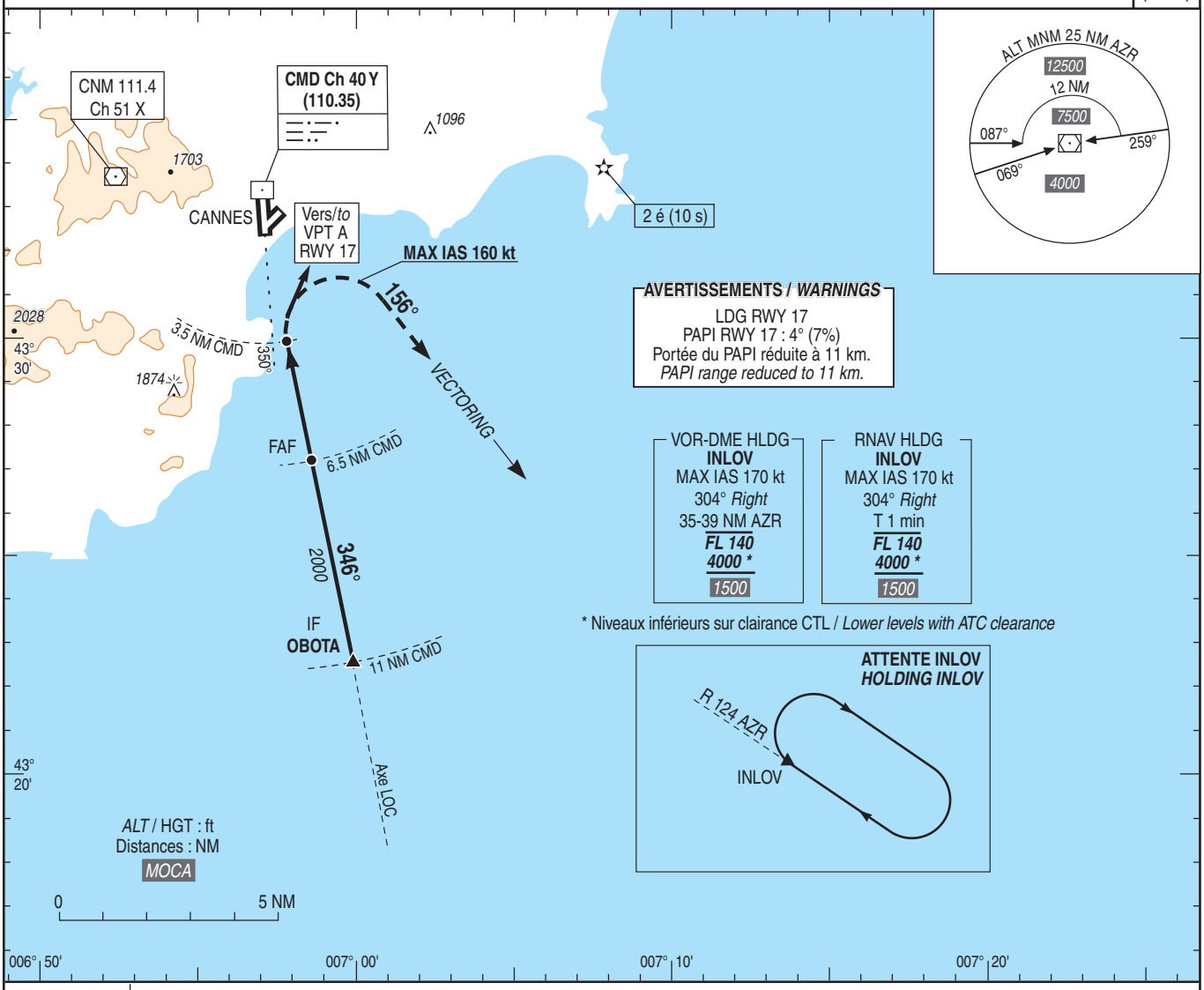
ALT AD : 14 (1 hPa), *DTHR : 8*

FNA LOC A RWY 17

ATIS CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach :* 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
TWR : CANNES Tour /*Tower :* 118.630

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

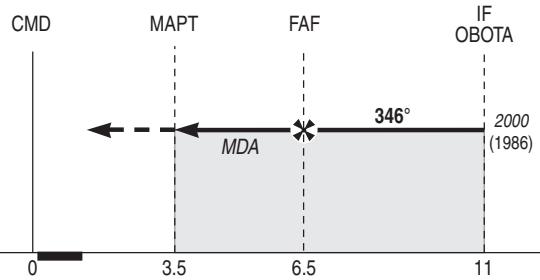
VAR 3°E (2025)



TA : 5000

API : Au **MAPT**, tourner à **droite (MAX IAS 160 kt)** à ***2000*** (1986) **156°** puis suivre les instructions du contrôle.
En cas de panne radio, direct INLOV pour intégrer l'attente à *2000* (1986).

*Missed APCH : At **MAPT**, turn **right (MAX IAS 160 kt)** at **2000** (1986) **156°**, then follow ATC instructions.*
In case of radio failure, direct to INLOV to join holding at 2000 (1986).



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

CAT	VPT A RWY 17 (3) Suite/*After* LOC A	
	MDA (H)	VIS
A B C	***2000*** (1990)	5000

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

© SIA

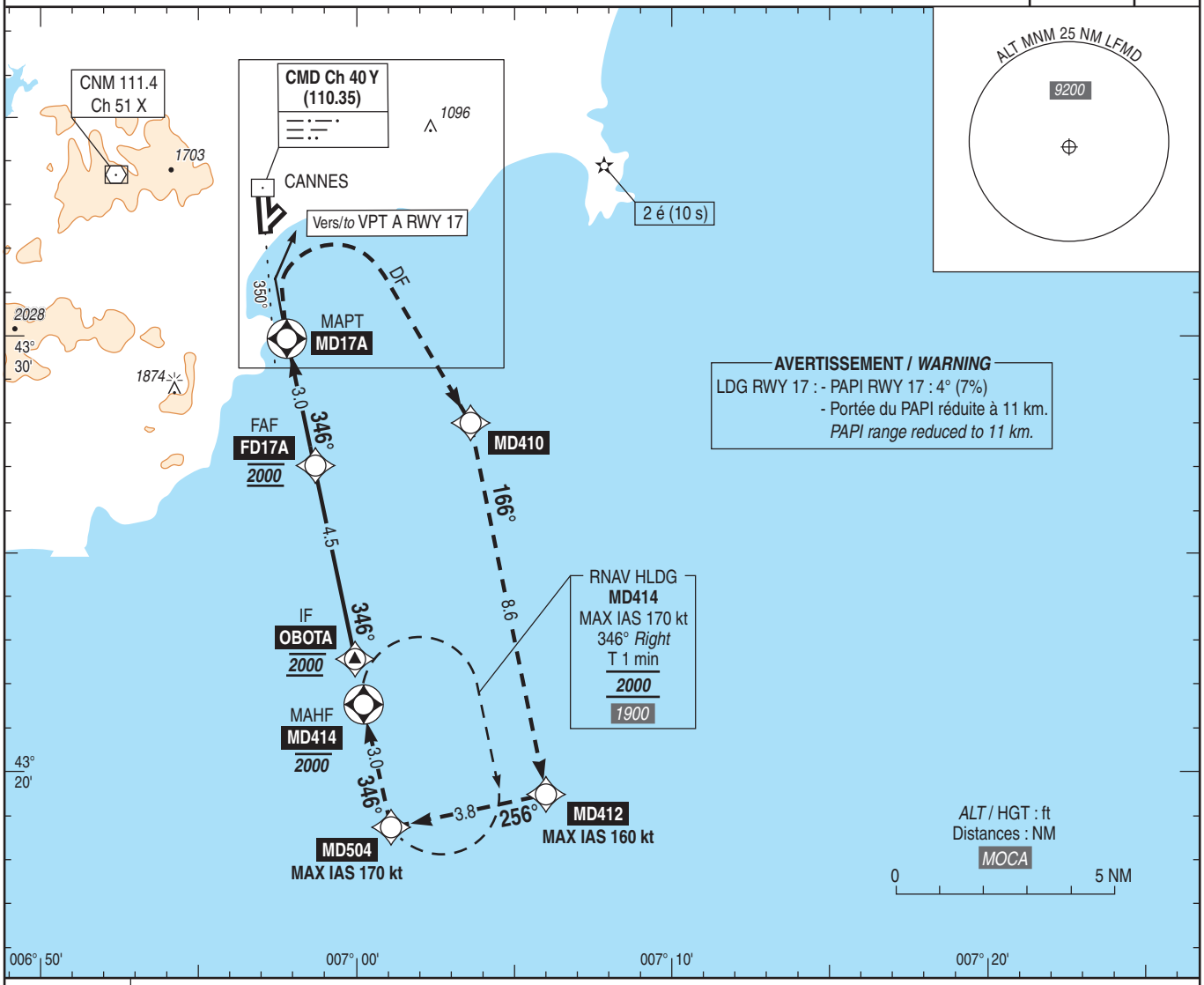
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C
***ALT AD : 14 (1 hPa)**, DTHR : 8*

CANNES MANDELIEU
FNA **RNP** A RWY 17

ATIS CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach* : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
TWR : CANNES Tour /*Tower* : 118.630

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

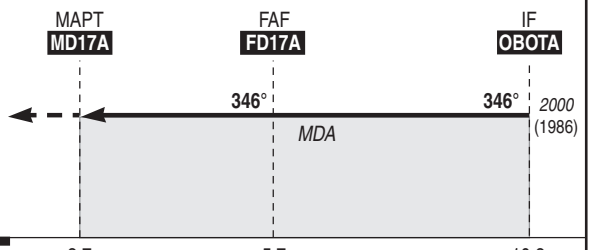
RNP APCH | VAR 3°E (2025)



TA : 5000

API : Au **MAPT**, tourner à **droite** direct vers **MD410** à ***2000*** (1986), puis vers **MD412 (MAX IAS 160 kt)**, puis vers **MD504 (MAX IAS 170 kt)**, puis intégrer l'attente **MD414** ou suivre instructions du contrôle.

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



DTHR 35 ← (NM)		0	2.7	5.7	10.2
MD17A ← (NM)			0	3.0	7.5

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

CAT	VPT A RWY 17 (3) Suite/*After* RNP A RWY 17	
	MDA (H)	VIS
A B C	***2000*** (1990)	5000

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

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C
***ALT AD : 14 (1hPa)**, DTHR : 13*

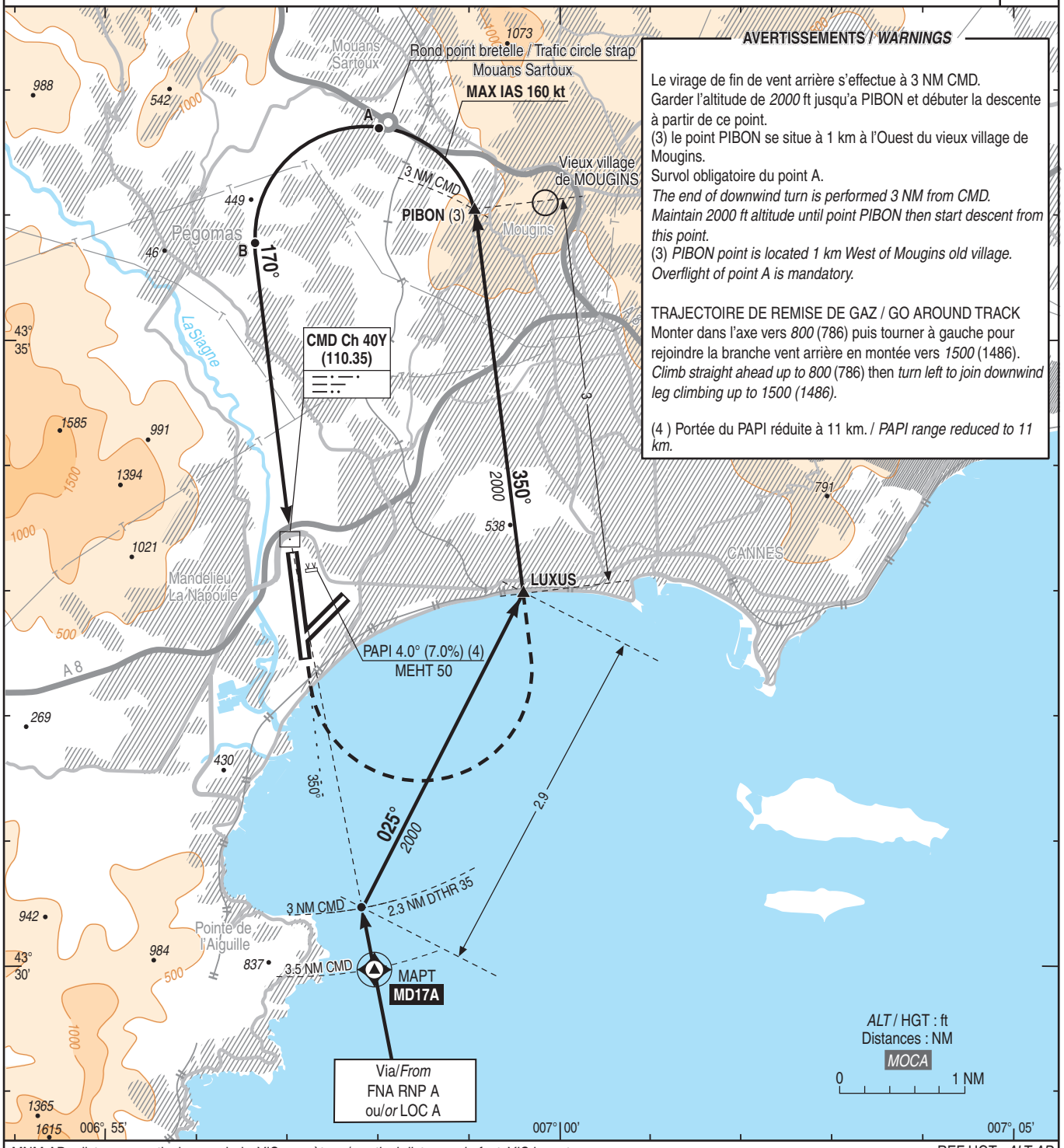
CANNES MANDELIEU

VPT A RWY 17

ATIS CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach :* 134.475 (H) (1)- 124.180 (H) (2)- 120.655 (I) - 125.580 (s)
TWR : CANNES Tour /*Tower :* 118.630

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

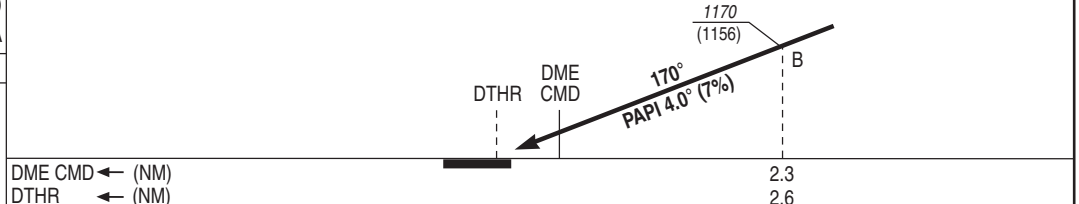
VAR 3°E (2025)



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

REF HGT : *ALT AD*

CAT	VPT suite/*after* RNP A ou / *or* LOC A (5)	
	MDA (H)	VIS
A B C	***2000*** (1990)	5000



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

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C

CANNES MANDELIEU

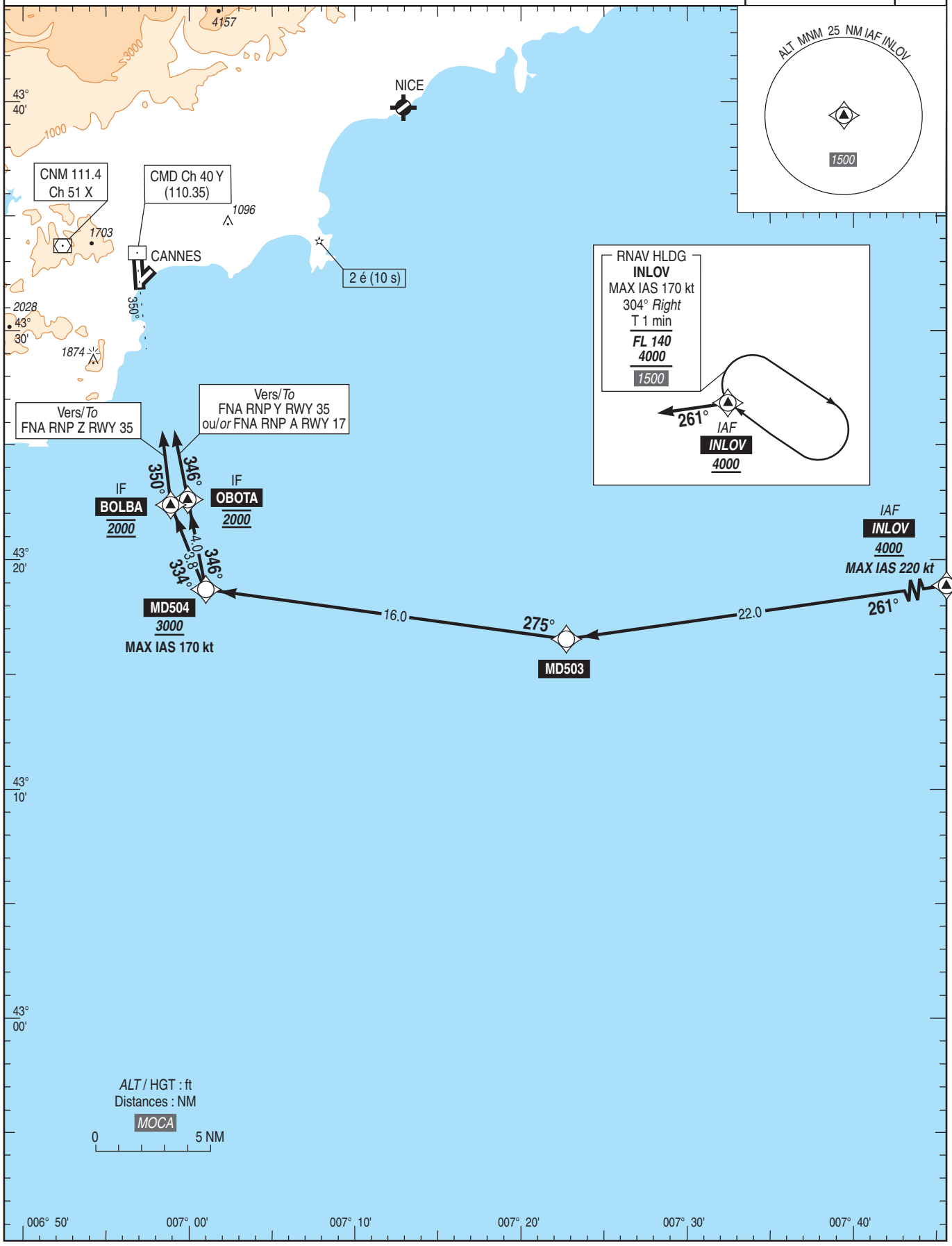
INA **RNAV** INLOV

ATIS CANNES : 130.480
APP : NICE Approche/*Approach :* 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (l) - 125.580 (s)
TWR : CANNES Tour/*Tower :* 118.630

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

RNAV 1
GNSS seulement / *only*

VAR
3°E
(2025)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C

CANNES MANDELIEU

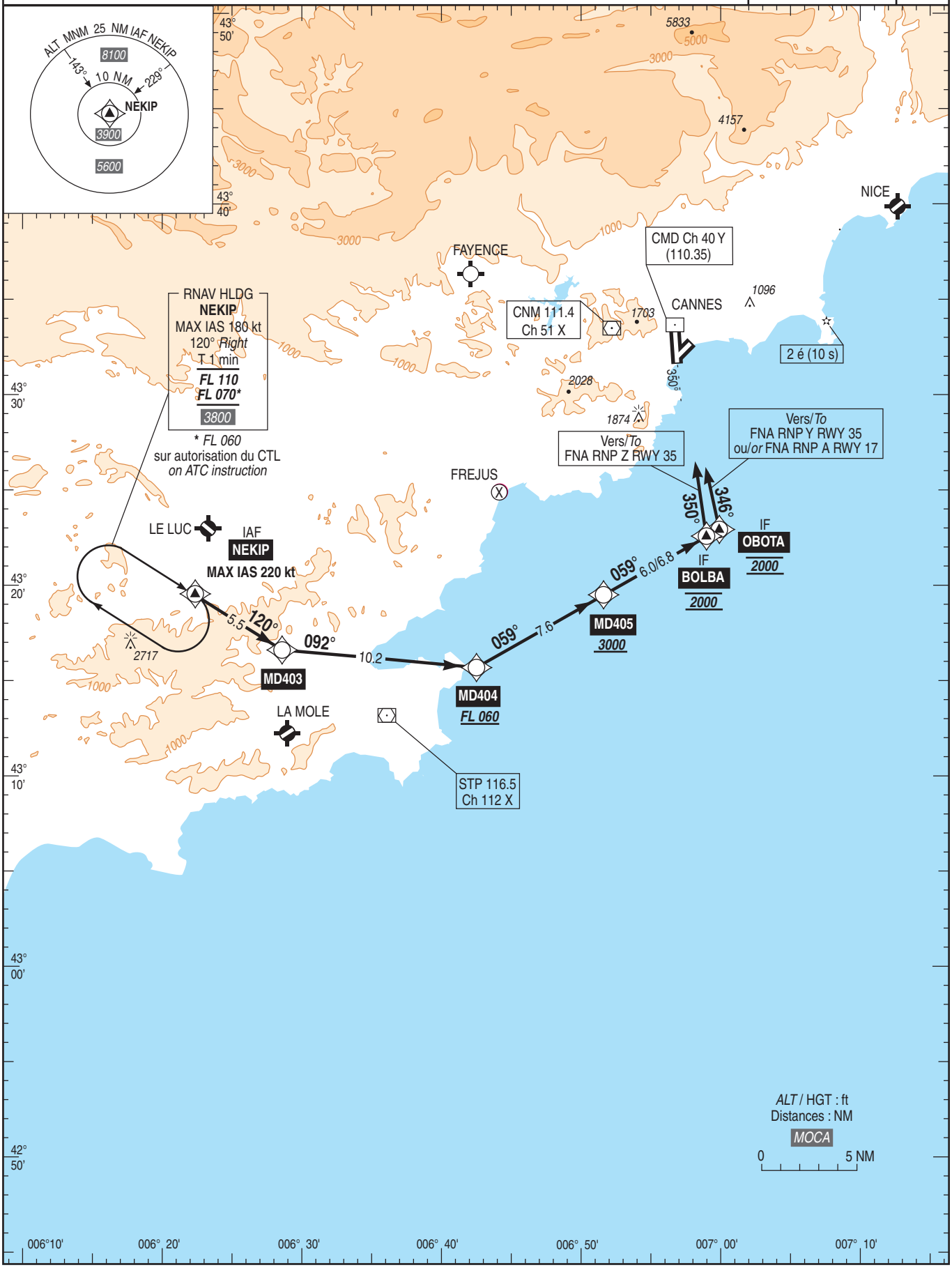
INA **RNAV** NEKIP

ATIS CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach* : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
TWR : CANNES Tour /*Tower* : 118.630

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

RNAV1
GNSS seulement / *only*

VAR
3°E
(2025)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C
ALT AD : 14 (1 hPa)

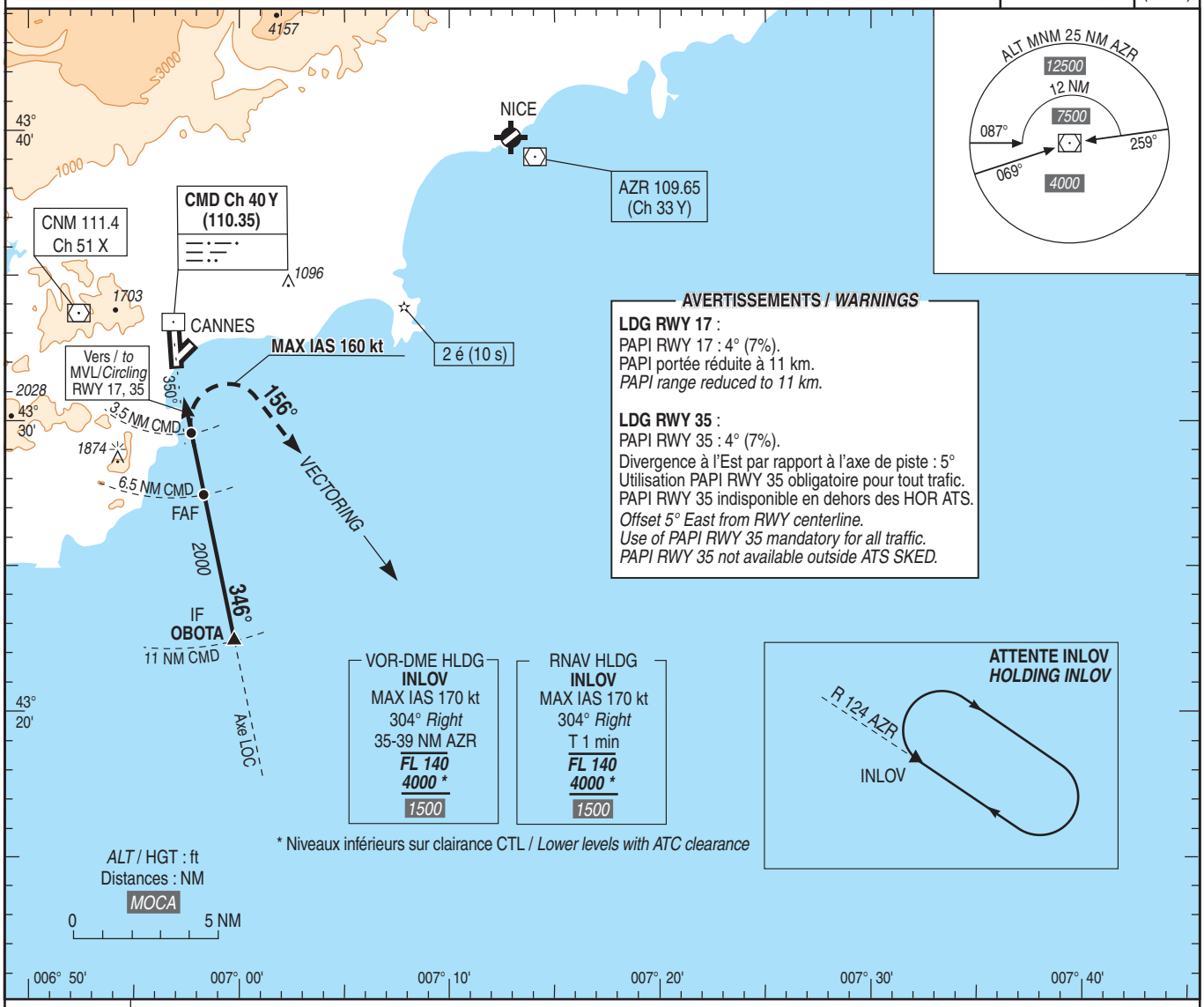
CANNES MANDELIEU
FNA LOC B RWY 17 et/*and* 35

ATIS CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach :* 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
TWR : CANNES Tour /*Tower :* 118.630

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

LOC - DME
CMD 110.35

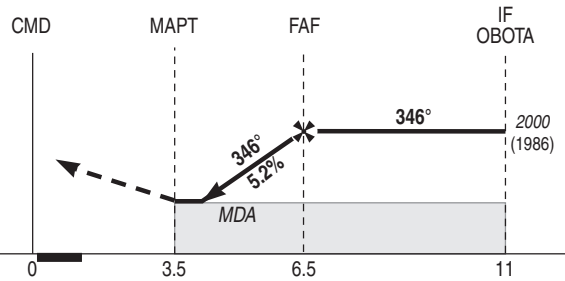
VAR
3°E
(2025)



TA : 5000

API : Au **MAPT**, tourner à **droite (MAX IAS 160 kt)** en montée à ***2000*** (1986) **156°** puis suivre les instructions du contrôle.
En cas de panne radio, direct INLOV pour intégrer l'attente à *2000* (1986).

*Missed APCH : At **MAPT, turn right (MAX IAS 160 kt)** climbing at **2000** (1986) **156°**, then follow ATC instructions.*
In case of radio failure, direct to INLOV to join holding at 2000 (1986).



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

CAT	MVL / *Circling* RWY 17 et/*and* 35 (3)(4)	
	MDA (H)	VIS
A	***1190*** (1180)	5000
B	***1220*** (1200)	
C	***1500*** (1480)	

DME CMD				
NM	**4**	**5**	**6**
ALT	***1200***	***1520***	***1840***
(HGT)	(1186)	(1506)	(1826)

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

VSP (ft/min)	Non disponible / *Not available*

© SIA

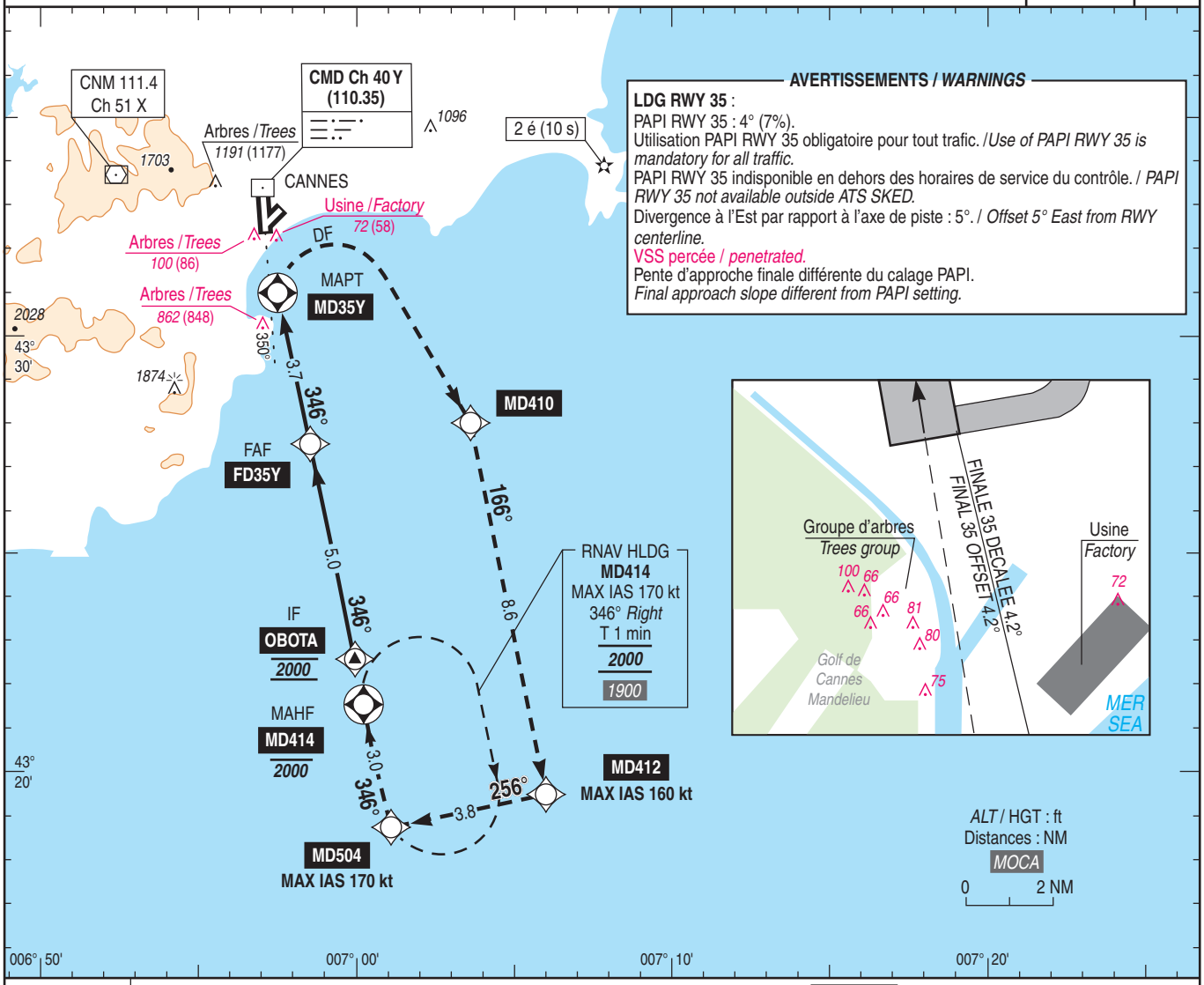
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C
ALT AD : 14 (1 hPa), *DTHR : 8*

CANNES MANDELIEU
FNA **RNP** Y RWY 35

ATIS CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach :* 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
TWR : CANNES Tour /*Tower :* 118.630

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

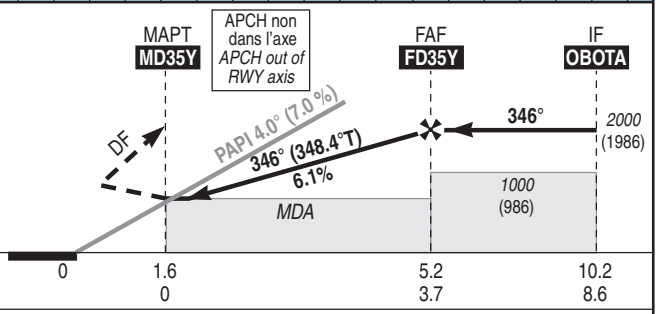
RNP APCH | VAR 3°E (2025)



TA : 5000

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

*Missed APCH : At **MAPT**, turn **right** direct to **MD410** climbing at **2000** (1986), then proceed to **MD412 (MAX IAS 160 kt)**, then proceed to **MD504 (MAX IAS 170 kt)**, then enter **MD414** holding pattern or proceed according to ATC.*
Climb up to 1600 (1586) 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			MVL / *Circling* RWY 17 (3) (4) (5) (6)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***980*** (970)	2400	963	***1180*** (1170)	3200
B		2400		***1250*** (1240)	3200
C		3200		***1560*** (1550)	5000

DIST MD35Y

NM	1	2	3
ALT	***1020***	***1390***	***1760***
(HGT)	(1006)	(1376)	(1746)

Observations /*Remarks* : (3) PAPI RWY 17 : 4° (7%). PAPI portée réduite à 11 km. / *PAPI range reduced to 11 km.*
(4) MVL interdites quand VPT en service / *Circling prohibited when VPT is in force.* (5) MVL interdites à l'Ouest de la piste 17/35 / *Circling prohibited West of RWY 17/35.* (6) HJ seulement / *Daytime only.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

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

© SIA

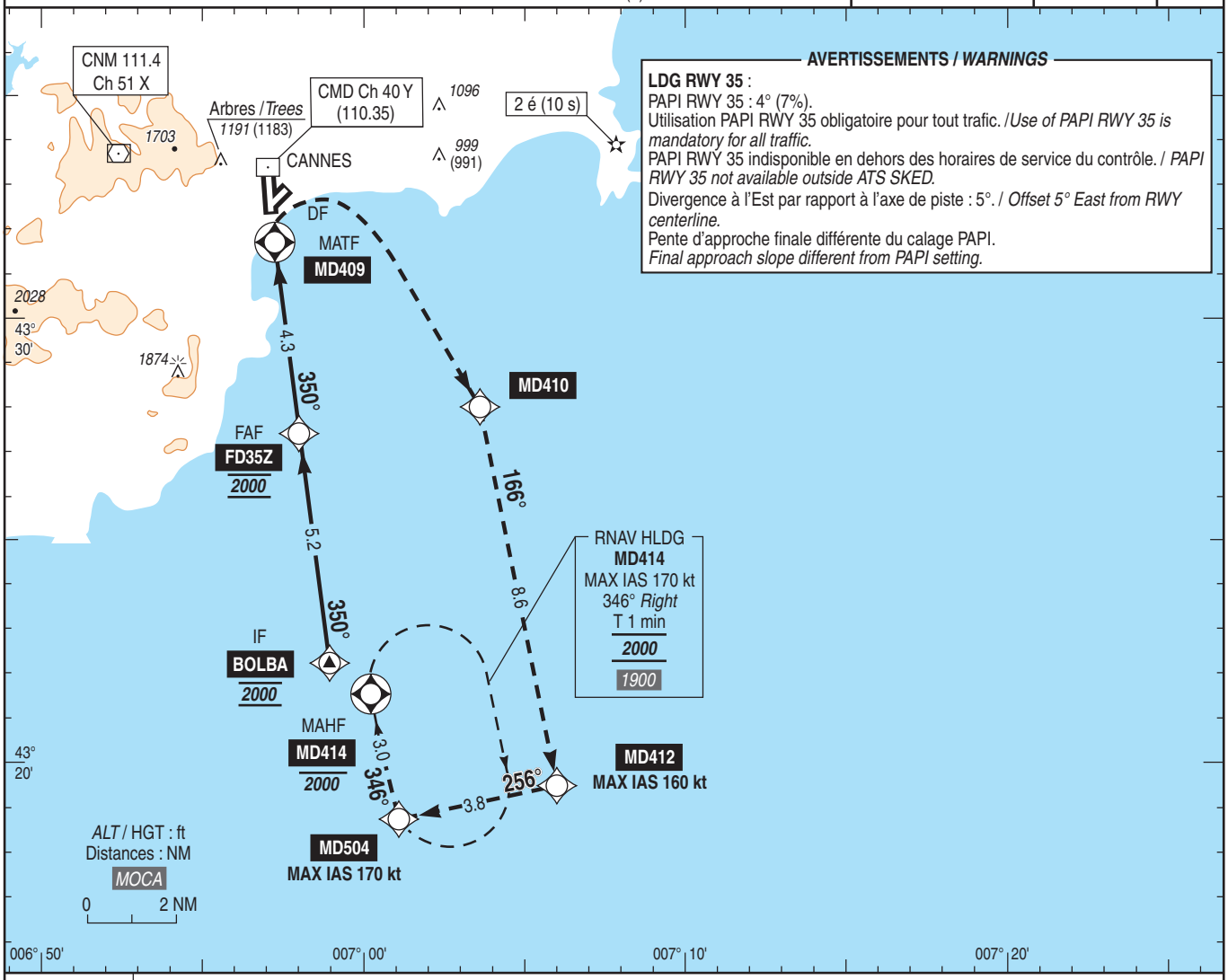
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

CANNES MANDELIEU

CAT A B C
ALT AD : 14, ***DTHR : 8 (1 hPa)***

FNA **RNP** Z RWY 35 (LPV ONLY)

ATIS CANNES : 130.480 APP : NICE Approche / *Approach :* 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s) **TWR** : CANNES Tour / *Tower :* 118.630 (1) Secteur Ouest / *West Sector* (2) Secteur Est / *East Sector*	**RNP APCH** LPV seulement / *only*	**EGNOS** **CH 75369** **E35A** TCH : 50	VAR 3°E (2025)



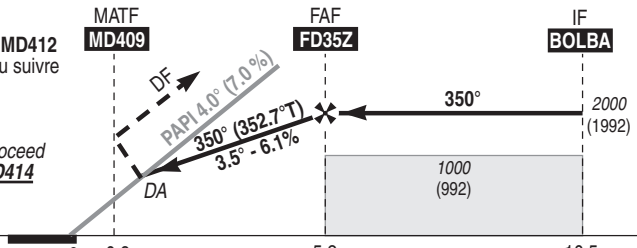
AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

LDG RWY 35 :
PAPI RWY 35 : 4° (7%).
Utilisation PAPI RWY 35 obligatoire pour tout trafic. / *Use of PAPI RWY 35 is mandatory for all traffic.*
PAPI RWY 35 indisponible en dehors des horaires de service du contrôle. / *PAPI RWY 35 not available outside ATS SKED.*
Divergence à l'Est par rapport à l'axe de piste : 5°. / *Offset 5° East from RWY centerline.*
Pente d'approche finale différente du calage PAPI.
Final approach slope different from PAPI setting.

TA : 5000

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

Missed APCH : At ***MD409****, turn* ***right*** *direct to* ***MD410*** *climbing at* ***2000*** *(1992), then proceed to* ***MD412 (MAX IAS 160 kt)****, then proceed to* ***MD504 (MAX IAS 170 kt)*** *then enter* ***MD414*** *holding pattern or proceed according to ATC instructions.*
Climb 1600 (1592) 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			MVL / *Circling* (3)(4)(5) RWY 17	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***880*** (870)	1500	866	***1180*** (1170)	3200
B	***890*** (880)	1600	880	***1250*** (1240)	3200
C	***900*** (890)	2400	890	***1560*** (1550)	5000

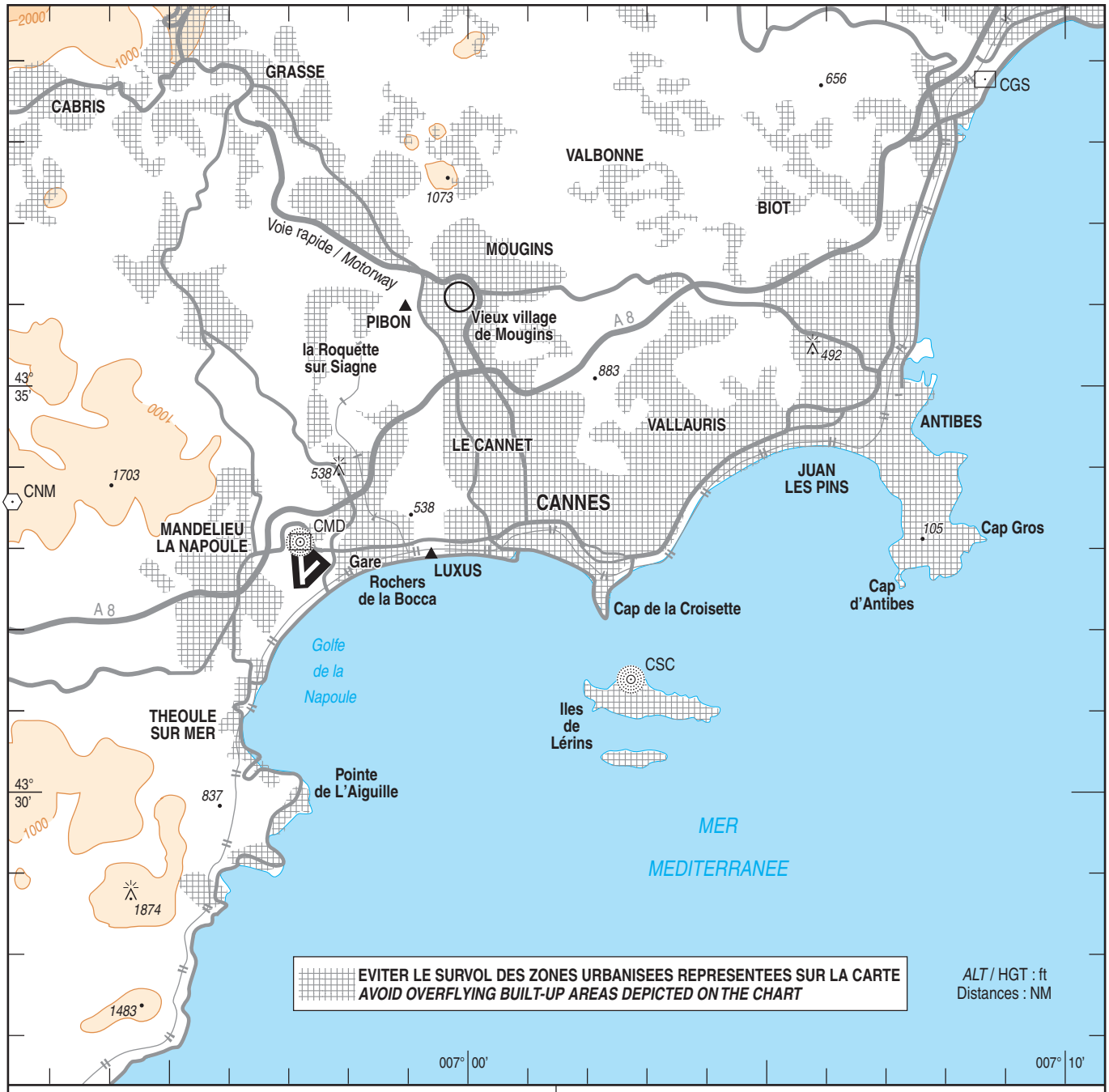
Observations / *Remarks* : (3) PAPI RWY 17 : 4° (7%). PAPI portée réduite à 11 km. / *PAPI range reduced to 11 km.*
(4) MVL interdites à l'Ouest de la piste 17/35 / *Circling prohibited West of RWY 17/35.* (5) HJ seulement / *Daytime only.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

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

© SIA

ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE
Environment visual approach

CANNES MANDELIEU



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

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

© SIA