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

LFMT - MONTPELLIER MEDITERRANEE

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

1	Position GEO ARP	43°35'00"N 003°57'41"E	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axe piste 12L/30R et TWY W1	RWY 12L/30R and TWY W1 center line intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	3,8 NM ESE MONTPELLIER	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	17 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	30.6 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	163 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	2.2851°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.118°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	S.A. AEROPORT DE MONTPELLIER MEDITERRANEE	
	Adresse / *Address*	AEROPORT de MONTPELLIER-MEDITERRANEE CS 10001 34137 MAUGUIO CEDEX	
	Telephone	Standard accueil aérogare : 08 25 83 00 03 Terminal aviation affaires : 04 67 20 86 60 Service opérations AD : 04 67 20 85 13 Poste sécurité sûreté PARIF H24 : 04 67 20 85 51	
	FAX	Operations : 04 67 20 03 72	
	TELEX	SITATEX : MPLAPXH	
	AFS	LFMTZTZX	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	Site (exploitant) : www.montpellier.aeroport.fr	Website (AD operator) : www.montpellier.aeroport.fr

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	0500-2100 avec modulation selon les horaires des vols commerciaux programmés.	0500-2100 with modulation according to scheduled commercial flights.
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	0500-2200 En dehors de ces HOR préavis obligatoire 7HR avec transmission obligatoire GenDec par E-mail pour les vols non réguliers à : bse-frejorgues@douane.finance.gouv.fr	0500-2200 Outside these SKED compulsory 7HR prior notice with mandatory transmission of GenDec by E-mail for non-scheduled flights to : bse-frejorgues@douane.finance.gouv.fr
3	Services de santé / *Health and sanitary*	NIL	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BORDEAUX H24	
5	BDP / *ARO*	NIL	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	NIL	
7	ATS	H24	
8	Avitaillement / *Fueling*	0300-2200 TEL: 04 67 65 10 70 / FREQ 131.575 PN 30 min En dehors de ces HOR : Astreinte de nuit au 04 67 65 10 70 (Délai d'intervention de nuit 1 HR après appel) (Facturation surcoût déplacement nuit)	0300-2200 TEL: 04 67 65 10 70 / FREQ 131.575 PN 30 min Outside these SKED : Night duty on 04 67 65 10 70 (Night response time 1 HR after call) (Billing of night shift surcharges)
9	Services de manutention / *Handling*	Selon accord préalable avec un prestataire d'assistance au sol (voir contact AD2 LFMT 4.7)	According to prior agreement with a ground handling agency (see contact AD2 LFMT 4.7)
10	Sûreté / *Safety*	TERMINAL PAX/CREW/BAG : HOR selon vols commerciaux programmés - CREW PARIF : H24	TERMINAL PAX/CREW/BAG : SKED according to scheduled commercial flights - CREW PARIF : H24
11	Dégivrage / *De-icing*	Selon accord préalable avec le prestataire d'assistance AIR FRANCE	According to prior agreement with AIR FRANCE ground handling provider
12	Observations / *Remarks*	GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24. Services d'assistance aérogare pour les vols non programmés : préavis de 24H minimum avec accord préalable d'un assistant aéroportuaire et de l'exploitant d'aérodrome (E-mail opérations AD : pce@montpellier.aeroport.fr).	GRF (Global Reporting Format) : H24. Terminal assistance services for unscheduled flights : PPR PN 24 HR from an airport assistant and AD operator (E-mail AD operations : pce@montpellier.aeroport.fr).

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	Selon accord préalable avec un prestataire d'assistance au sol	According to prior agreement with a ground handling agency
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburants/Fuel grades : 100LL, JET A1 (CIV-MIL) Lubrifiants/Oil grades : NIL.	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	JET A1 : 7 cuves de 120 m3, 1 camion de 36 m3 AVGAS 100LL : cuve de 50 m3, camions de 5800 litres 1 camion de 32 m3, 1 camion de 11 m3, 1 camion de 40 m3. PAS DE DEFUELING à Montpellier Carte de crédit : TOTALENERGIES, UVAIR, WORLD FUEL SERVICE, AVCARD, WORLD FUEL CONTRACT, COLT CARD, AVIATION INTO PLANE, PHILLIPS66 WINGS, AIR CARD, AMERICAN EXPRESS, CB, paiement comptant (750 euros MAX). Automate AVGAS 100LL accepte les CB, VISA, AMEX (moins d'attente que le camion)	JET A1: 7 tanks 120 m3, 1 truck 36 m3 AVGAS 100LL : 50 m3 tank, trucks of 5800 liters 1 truck 32 m3, 1 truck 11 m3, 1 truck 40 m3. NO DEFUELING in Montpellier Credit card : TOTALENERGIES, UVAIR, WORLD FUEL SERVICE, AVCARD, WORLD FUEL CONTRACT, COLT CARD, AVIATION INTO PLANE, PHILLIPS66 WINGS, AIR CARD, AMERICAN EXPRESS, CB, cash payment (750 euros MAX) Automatic dispenser AVGAS 100LL accepts CB, VISA, AMEX (less waiting time than by truck)
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	Un seul équipement mobile de dégivrage. Disponibilité selon accord préalable auprès du prestataire d'assistance AIR FRANCE.	Only one mobile de-icing equipment. Availability subject to prior agreement with AIR FRANCE ground handling provider.
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*		
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	VALLAIR INDUSTRY, atelier mécanique pour les types d'aéronefs suivants : B737, A320, AT45, B190, E120. TEL : 04 67 15 51 06, Service piste : 06 22 51 12 24	VALLAIR INDUSTRY, mechanical workshop for the following types of aircraft : B737, A320, AT45, B190, E120. TEL : 04 67 15 51 06, Ground service : 06 22 51 12 24
7	Observations / *Remarks*	Services d'assistance piste aérogare/ Apron terminal handling agencies: Les escales d'aéronefs non basés de plus de 6T doivent obligatoirement faire l'objet d'une assistance. / Stopovers for non based ACFT with a weight of more than 6T must have a handling. AVIAPARTNER : TEL : +33 (0)6 74 06 38 31 E-mail : mpl.operations@aviapartner.aero SITATEX : MPLKFXH FREQ : 131.400 MHz AIR FRANCE : TEL ESCALE : +33 (0)4 67 22 69 09 E-mail : mail.amde.mpl@airfrance.fr TEL SUPERVISEUR : +33 (0) 6 80 04 59 96 SITATEX : MPLKLAF MPLKOAF FAX : +33 (0)4 67 22 69 62 FREQ : 131.880 MHz ALYZIA : TEL : +33 (0)6 08 95 02 88 / +33 (0)4 67 22 46 31 E-mail : groundopsmpl@alyzia-province.com SITATEX : MPLKAXH FAX : +33 (0)4 67 15 18 59 FREQ : 131.485 MHz	

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

1	Hôtels	Hôtels sur l'AD	Hotels at Airport
2	Restaurants	Sur l'AD	At Airport
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Autocars: 0530-2200 Taxis, O/R location de voitures sans chauffeur: 0630-2200.	Buses: 0530-2200 Taxis, O/R car rental: 0630-2200.
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Hôpitaux à 12 km en ville	Hospitals in town 12 km away
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Boite aux lettres et distributeurs de billets dans l'aérogare	Letterbox and cash dispensers in the terminal.
6	Office de tourisme / *Tourist office*	Centre ville de Montpellier	Montpellier city centre
7	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFMT.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*	7	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Véhicules d'intervention eau/émulseur : 1 véhicule de 9100 litres d'eau, 1200 litres d'émulseur et 250 kg de poudre 1 véhicule de 6100 litres d'eau, 780 litres d'émulseur et 250 kg de poudre Moyens Nautiques : 1 barge avec 6 plateformes de recueil de 40 places.	Fire fighting water/foam vehicles : 1 truck 9100 litres of water, 1200 litres of foam and 250 kg of powder 1 truck 6100 litres of water, 780 litres of foam and 250 kg of powder Nautical facilities : 1 boat with 6 safety rafts, capacity 40 people.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Pas de moyens pour l'enlèvement d'aéronefs accidentés. Aéronefs accidentés enlevés avec moyens extérieurs à l'aéroport. Capacité disponible sur site aéroport : Tractage d'aéronefs légers roulants et immobilisés sur chaussée bitumée. Facturation du tractage.	No means for removal of disabled ACFT. Disabled ACFT are removed using external means. Means available on airport site : Towing of light wheeled ACFT immobilized on tarmac. Billing for towing.
4	Observations / *Remarks*	Niveau 7 : 0500-2200. Niveau 5 : 2200-0500. Extension HOR du niveau 7 : - Selon le trafic régulier commercial. - Possible avec préavis de 24 HR, pour l'aviation non régulière.	Level 7 : 0500-2200. Level 5 : 2200-0500. SKED extension of level 7 : - Depending on regular commercial traffic. - Possible with 24 HR prior notice, for non-scheduled aviation.

AD 2 LFMT.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*	Moyens de traitement hivernal des surfaces : 5 véhicules porteurs de lames déneigement. Capacité linéaire de déneigement : 11 mètres. 2 véhicules épandeur déverglaçant. Capacité linéaire de déverglaçant : 26 mètres.	Winter surface treatment resources : 5 vehicles equipped with snow ploughs. Linear snow-clearing capacity : 11 metres. 2 de-icing spreader vehicles. Linear de-icing capacity : 26 metres.
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	PHASE 1 : (priorité) Dégagement minimum prioritaire sur les PRKG HEL Gendarmerie et Sécurité Civile. PHASE 2 : (trafic commercial régulier réduit) RWY : 12L/30R TWY : T, M, V - PRKG : D5, D8, D10 Aires de services utiles au trafic régulier. Accès AVT et RFFS. PHASE 3 : (trafic commercial régulier) TWY : Y, W1, W2 PRKG : B, C, D, E1, selon reprise du trafic. PHASE 4 : (aviation non régulière) RWY : 12R/30L TWY : L, S, J PRKG : A, FRET et aire de trafic commerciale.	PHASE 1 : (priority) Priority to minimum clearance on HEL aprons Gendarmerie and Civil Security. PHASE 2 : (reduced regular commercial traffic) RWY : 12L/30R TWY : T, M, V - Apron : D5, D8, D10 Service areas useful for regular traffic. Refuelling and RFFS access. PHASE 3 : (regular commercial traffic) TWY : Y, W1, W2 Apron : B, C, D, E1, depending on traffic resumption. PHASE 4 : (non-scheduled traffic) RWY : 12R/30L TWY : L, S, J Apron : A, FRET and commercial apron.
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	Produit de déverglaçage : CLEARWAY 1 Utilisation préventive ou curative.	De-icing product : CLEARWAY 1 For preventive or curative use.
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 Validité de l'organisation du plan neige hivernal : du 1er décembre au 31 mars. Dans le cas de l'activation d'un plan hivernal, des mesures de régulation des vols seront appliquées afin de permettre une reprise du trafic compatible avec une capacité réduite de l'aéroport.	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3 Winter snow plan validity : from 1st December to 31st March. In the event of the activation of a winter plan, flight regulation measures will be applied to allow traffic resumption while airport capacity is reduced.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Tarmac	
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	A1 à/to A6 : 25 F/C/W/T B1 à/to B4 : 39 F/C/W/T C1, C2 : 45 F/A/W/T C3, D1 : 54 R/B/W/T D2 à/to D6, D10 : 40/B/W/T D7 à/to D9 : 50 R/B/W/T E1: 39 F/C/W/T E2 à/to E9 : 15 F/C/W/T F1 à/to F8 : 14 F/C/W/T Fret/Freight : 51 F/C/W/T G1 à/to G3 : 15 F/C/W/T TEC : 20 F/C/W/T ENAC : 4t / 0.9 MPa ESMA : 3t / 0.9 MPa N : 8 F/C/W/T P1, P2, P3 : 2t / 0.9 MPa	
2	Largeur TWY / *TWY width*	W2 : 30 m M : 29 m J, T6, Y : 22.5 m L3, V : 22 m T1, T2 : 21 m W1 : 20 m T3, T4, T5 : 19 m L1, L2, S1, S2, S3, S4 : 15 m Q, R1, R2 : 14 m N2 :12 m K4 : 10 m K2, K5 : 9.5 m S5 : 9 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Tarmac	
	Résistance des TWY / *TWY strength*	J, T5 : 51 F/C/W/T L1, L2 : 18 F/D/W/T L3 : 15 F/C/W/T M : 47 F/C/W/T N2, S1 : 8 F/D/W/T T1, T2 : 54 F/C/W/T T3, T4 : 53 F/C/W/T T6 : 45 F/C/W/T V : 41 F/C/W/T W1 : 49 F/C/W/T W2 : 28 F/C/W/T Y : 37 F/C/W/T K2, K3, K4, K5, K6 : 2 t / 0.9 MPa Q, R1, R2, S2 à/to S4 : 4t / 0.9 MPa S5 : 3t / 0.9 MPa	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Parkings A, B, C, D, E	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	D9 : 17 Ft - B1B : 16 ft - D1 à D6 : 13 ft - D7, D8, D10 : 12 ft - E1 : 8 ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*	D10 43°34'44.40"N 003°57'37.57"E D2 43°34'46.98"N 003°57'32.91"E D3 43°34'47.11"N 003°57'34.48"E D4 43°34'47.08"N 003°57'33.79"E D5 43°34'46.41"N 003°57'35.44"E	D6 43°34'46.64"N 003°57'34.94"E D7 43°34'45.93"N 003°57'36.45"E D8 43°34'45.53"N 003°57'36.88"E D9 43°34'44.95"N 003°57'37.17"E E1 43°34'42.69"N 003°57'43.21"E
6	Observations / *Remarks*	TWY J, M, T1, T2, T3, T4, T5, T6, V, W1, W2, Y : ACFT largeur de train inférieure à 9 m. Station automatique AVGAS 100 LL utilisable uniquement pour les avions dont l'envergure est inférieure à 12 m. Station automatique AVGAS 100LL interdit aux hélicoptères.	TWY J, M, T1, T2, T3, T4, T5, T6, V, W1, W2, Y : ACFT undercarriage width lower than 9 m. Automatic AVGAS 100 LL station only available for ACFT whose wingspan is lower than 12 m. Automatic dispenser AVGAS 100LL prohibited for helicopters.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFMT.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 cartes AD 2 LFMT APDC et AD 2 LFMT-9.	See AD 2 LFMT APDC charts and AD 2 LFMT-9.
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	Aucun dispositif de guidage. Placeur obligatoire sur tous les postes de stationnement : Fret, Bravo, Charly, Delta et Echo 1.	No guidance system. Marshaller compulsory on every parking stand: Fret, Bravo, Charly, Delta and Echo 1.
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	RWY 12L/30R : - Numéro d'identification de piste - Marquage THR, toucher de roues et point cible - Marquage axe de piste et TWY - Marquage latéral RWY et TWY - Marquage points d'attente - Marquage aire de retournement sur piste seuil 30R RWY 12R/30L : - Numéro d'identification de piste - Marquage THR - Marquage axe de piste et TWY - Marquage DTHR RWY 12R.	RWY 12L/30R : - Runway identification markings - THR, target points and touchdown zone markings, - RWY and TWY axis markings - Edge RWY and TWY markings - Holding points markings - Turnaround area THR 30R markings RWY 12R/30L : - Runway identification markings - THR markings - RWY and TWY axis markings - DTHR RWY 12R markings
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFMT .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	Aide visuelle au demi tour sur piste seuil 30R : - marquage de couleur jaune. - utilisation limitée aux aéronefs d'envergure inférieure à 36 m et dont la largeur hors tout du train principal est inférieure à 9 m (tels que A321, B738, SB20 et AT72). - utilisation interdite de nuit ou quand RVR inférieure à 800 m (conditions LVP). - Balisage : feux non conformes.	Visual aid for turning around at THR 30R : - Yellow marking. - restricted use to ACFT with wingspan less than 36 m and main gear overall width less than 9m (such as A321, B738, SB20 and AT72). - unusable during night or when RVR below 800 m (LVP conditions). - Lighting : non-compliant lights.

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

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

AD 2 LFMT.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	BASTIA PORETTA
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFMT .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	NICE COTE D'AZUR
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	BASTIA PORETTA
	Période de validité / *Validity period*	24 03-09-15-21
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	TREND
	Périodicité / *Interval of issuance*	H24
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 METAR AUTO H24
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	VISU AEROWEB AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL MET (IFR) : 04 95 30 09 44.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFMT.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
12L	124.69 (123)	2600 x 45	45 F/C/W/T macadam / macadam	43°35'10.00"N 003°57'20.57"E ------ GUND NIL	THR : 17ft
30R	304.69 (303)	2600 x 45	45 F/C/W/T macadam / macadam	43°34'21.97"N 003°58'55.98"E ------ GUND NIL	THR : 6ft
12R	124.69 (123)	1100 x 30	4 t / 0.9 MPa macadam / macadam	43°34'32.99"N 003°57'06.80"E (43°34'31.17"N 003°57'10.43"E) ------ GUND NIL	THR : 7ft DTHR : 10ft
30L	304.69 (303)	1100 x 30	4 t / 0.9 MPa macadam / macadam	43°34'12.68"N 003°57'47.14"E ------ GUND NIL	THR : 7ft

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
12L	NIL	NIL	NIL	2720 x 280	NIL	NIL
30R	NIL	NIL	NIL	2720 x 280	NIL	NIL
12R	NIL	NIL	NIL	1220 x 80	NIL	NIL
30L	NIL	NIL	NIL	1220 x 80	NIL	NIL

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
12L	2600	2600	2600	2600	NIL
TWY J	2200	2200	2200		
TWY Y	2200	2200	2200		
30R	2600	2600	2600	2600	NIL
TWY V	1500	1500	1500		
12R	1100	1100	1100	1000	NIL
TWY R1	1000	1000	1000		
30L	1100	1100	1100	1100	NIL

AD 2 LFMT.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*
12L	- NIL	G	PAPI 3.7 ° 6.5 %	69 ft	923 m	NIL	nil	NIL	NIL
30R	- 420 m - LIH/LIL	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	53.8 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*	
12L	2000 m 600 m	60 m 60 m	W Y	LIH-LIL	R			(1)
30R	2000 m 600 m	60 m 60 m	W Y	LIH-LIL	R			(2)

(1) APCH : NIL
THR : Feux à éclats / Flashing lights.
Latéral / Edge : dont 8 feux encastrés / including 8 embedded lights.
TDZ longueur : Feux simples de fin de zone de toucher des roues situés à 923 m du seuil 12L. / TDZ length : single LED touchdown zone end lights located 923 m from THR 12L.
Espacement balisage latéral : écartement latéral et espacement du bord de piste non conformes. Espacement des 2 premières balises non conforme. / Spacing edge lighting : lateral spacing and spacing from the RWY edge not comply with specifications. Spacing between the first two lights not comply with specifications.

(2) APCH : feux blancs d'approche de précision CAT I / CAT I precision approach white lights.
THR : Feux à éclats / Flashing lights.
Latéral / Edge : dont 8 feux encastrés / including 8 embedded lights.
Espacement balisage latéral : écartement latéral et espacement du bord de piste non conformes. Espacement des 2 premières balises non conforme. / Spacing edge lighting : lateral spacing and spacing from the RWY edge not comply with specifications. Spacing between the first two lights not comply with specifications.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	ABN	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / *LDI*		
	Anémomètre / *Anemometer*		
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	Feux latéraux de TWY : bleus, de T1 à T6, V, W1, Y, W2, M, L3 et J.	TWY edge lighting : blue, from T1 to T6, V, W1, Y, W2, M, L3 and J.
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Oui	Yes
	Temps de commutation / *Switch-over time*	0 seconde (présence ASI).	0 second (ASI presence).
5	Observations / *Remarks*	Panneaux d'obligation de point d'attente en T1, V, Y, T6 et J. Feux de protection de piste (WIG-WAG) sur les points d'attente J, T6, Y, W1, V et T1. Panneaux d'indication distance, TWY et PRKG. Panneau "sens interdit" en W1. Absence équipement lumineux "no entry bar" à W1. TWY W1 : Utilisable uniquement pour dégager la piste 30R/12L. Manches à air THR 30R et 12L éclairées et balisées. Feux de taxiways LED. Feux simples de fin de zone de toucher des roues LED au THR 12L. Eclairage aire de trafic : PRKG A à F. Feux de bord d'aire de trafic de A à F, J et fret.	Holding point mandatory instruction signs on T1, V, Y, T6 and J. Protection lights (WIG-WAG) at holding points J, T6, Y, W1, V and T1. Distance TWY and apron signs. "No-entry" sign at W1. Lighting equipment "no entry bar" missing at W1. TWY W1: to be used only for vacating RWY 30R/12L. Illuminated and marked windsocks at THR 30R and THR 12L. LED taxiway lights. Single LED touchdown zone end lights at THR 12L. Apron lighting : aprons A to F. Edge apron lighting from A to F, J and freight.

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

1	Description	H1 Position TLOF : 43°34'34.4"N 003°58'05.7"E (ALT 16 ft) Revêtement : enrobé bitumineux Dimensions marquage FATO : 23 m x 23 m Aire de sécurité : 40.5 m x 40.5 m. Résistance : 12 t Aucun balisage lumineux, non utilisable de nuit ou par faible visibilité. Distance dégagée entre H1 et le fossé de L3 : 275 m. Distance dégagée entre H1 et clôture étang : 128 m. Observations : voir VAC HELISTATIONS.	H1 Position TLOF: 43°34'34.4"N 003°58'05.7"E (ALT 16 ft) Surface: Asphaltic concrete Marking dimensions FATO : 23 m x 23 m Safety area : 40.5 m x 40.5 m Resistance : 12 t No lighting equipment, unusable by night or by low visibility conditions. Cleared distance between H1 and L3 ditch : 275 m. Cleared distance between H1 and pond fence : 128 m. Remarks : see VAC HELISTATIONS.

AD 2 LFMT.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 MONTPELLIER 43°42'48"N , 003°57'27"E - 43°35'18"N , 004°04'50"E - 43°35'04"N , 004°09'16"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 43°34'49"N , 003°58'16"E - 43°28'10"N , 004°04'22"E - 43°29'00"N , 003°54'00"E - 43°28'06"N , 003°52'18"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 43°34'49"N , 003°58'16"E - 43°42'48"N , 003°57'27"E	D	1500ft AMSL ---------- SFC	TWR MONTPELLIER Tour (FR) MONTPELLIER Tower (EN)	HOR ATC : voir / see AD 2.3.7

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
FIS	MONTPELLIER Information (FR) *MONTPELLIER Information (EN)*	125.905 MHz	H24	SIV 2 et/and 2.1
FIS	MONTPELLIER Information (FR) *MONTPELLIER Information (EN)*	134.380 MHz	H24	SIV 1, 1.1 et/and 1.2
FIS	MONTPELLIER Information (FR) *MONTPELLIER Information (EN)*	136.625 MHz	H24	SIV 3
APP	MONTPELLIER Approche (FR) *MONTPELLIER Approach (EN)*	120.380 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
APP	MONTPELLIER Approche (FR) *MONTPELLIER Approach (EN)*	130.855 MHz	H24	Secteur d'approche FA (REF ENR 2.2). Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFMT.23 Approach sector FA (REF ENR 2.2). Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFMT.23
APP	MONTPELLIER Approche (FR) *MONTPELLIER Approach (EN)*	131.055 MHz	H24	Secteur d'approche FE (REF ENR 2.2). Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFMT.23 Approach sector FE (REF ENR 2.2). Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFMT.23
TWR	MONTPELLIER Sol (FR) *MONTPELLIER Ground (EN)*	121.955 MHz	H24	
TWR	MONTPELLIER Tour (FR) *MONTPELLIER Tower (EN)*	118.205 MHz	H24	
TWR	MONTPELLIER Tour (FR) *MONTPELLIER Tower (EN)*	118.780 MHz	H24	
VDF	MONTPELLIER Gonio (FR) *MONTPELLIER Homer (EN)*	118.205 MHz	H24	
VDF	MONTPELLIER Gonio (FR) *MONTPELLIER Homer (EN)*	118.780 MHz	H24	
VDF	MONTPELLIER Gonio (FR) *MONTPELLIER Homer (EN)*	130.855 MHz	H24	
VDF	MONTPELLIER Gonio (FR) *MONTPELLIER Homer (EN)*	131.055 MHz	H24	
VDF	MONTPELLIER Gonio (FR) *MONTPELLIER Homer (EN)*	134.380 MHz	H24	
VDF	MONTPELLIER Gonio (FR) *MONTPELLIER Homer (EN)*	136.625 MHz	H24	
ATIS	MONTPELLIER (FR) *MONTPELLIER (EN)*	124.130 MHz	H24	TEL ATIS : 04 67 13 11 70

AD 2 LFMT.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*	
NDB	FG	339 kHz	H24	43°33'24.4"N 004°00'50.6"E	46 ft	25NM		123°/1,7NM THR 30R	
VOR-DME	FJR	114.45 MHz CH 91Y	H24	43°34'42.1"N 003°58'29.0"E	7 ft	80NM FL200-FL500 130NM FL200		314°/868m THR 30R	
LOC 30R (I.E.1)	FG	108.55 MHz	H24	43°35'14.9"N 003°57'10.8"E	17 ft			303°/266m THR 12L	
GP 30R		329.75 MHz	H24	43°34'30.6"N 003°58'48.3"E	5 ft		15.2 m/50 ft (3 °)	325°/317m THR 30R	
DME 30R		CH 22Y	H24	43°34'30.6"N 003°58'48.3"E	40 ft	25NM FL250		325°/317m THR 30R	

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

20.1 ORGANISMES ASSURANT LES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

Le centre de contrôle d'approche de MONTPELLIER (MONTPELLIER APP) assure la fourniture des services de la circulation aérienne à l'intérieur de la CTA MONTPELLIER et de la TMA MONTPELLIER conformément à l'ENR 2.1.

20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS

MONTPELLIER approach control center (MONTPELLIER APP) ensures the provision of the air traffic control services within CTA MONTPELLIER and TMA MONTPELLIER in accordance with ENR 2.1.

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition en TMA MONTPELLIER est fixée à 5000 ft.

Le niveau de transition en TMA MONTPELLIER est déterminé par MONTPELLIER APP.

20.2 ALTIMETER SETTING

The transition altitude within MONTPELLIER TMA is 5000 ft.

The transition level within MONTPELLIER TMA is determinated by MONTPELLIER APP.

20.3 SERVICE RADAR

MONTPELLIER Approche utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar, guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

20.3 RADAR GUIDANCE SERVICE

MONTPELLIER Approach provides services of radar monitoring, radar assistance, radar guidance to provide services of air traffic control, flight information and alert.

20.4 REDUCTION DES ESPACEMENTS SUR LES PISTES

La réduction des espacements est appliquée sur la piste 30R/12L de Montpellier-Méditerranée dans les conditions prévues par la Réglementation de la Circulation Aérienne.

Pour des monomoteurs à hélices, ou des bimoteurs à hélices de moins de 7t, la longueur de piste minimum qui doit être libérée par l'aéronef précédent est de :

- 2000 m, ou

- 1500 m si l'aéronef précédent est un départ qui a effectivement décollé.

20.4 REDUCED RUNWAY SEPARATION

At Montpellier-Méditerranée AD, reduced runway separation is applied on RWY 30R/12L, under conditions laid down in the national air traffic regulation.

For single-engined propeller aircraft, or twin-engined propeller aircraft whose weight is less than 7t, the minimum length of runway which must be vacated by the preceding aircraft is :

- 2000 m, or

- 1500 m if the preceding aircraft is airborne after departure.

20.5 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT

20.5 USE OF PARKING STANDS

Postes *Stands*	**Départ autorisé** *Authorized departure*	**Longueur aéronef MAX** *ACFT MAX length*	**Envergure aéronef MAX** *ACFT MAX wingspan*	**Consignes** *Instructions*
A1 **A2** **A3** **A4** **A5** **A6**	A A A A A A	29.87 m (Embraer ERJ 145 XR) 26.77 m (Bombardier CRJ-100 / CL600) 26.77 m (Bombardier CRJ-100 / CL600) 14.40 m (Cessna Citation CJ2+) 17.15 m (Dassault Falcon 20) 17.15 m (Dassault Falcon 20)	29,00 m (Fokker F 27-MK500) 22.76 m (Saab 340B+) 22.76 m (Saab 340B+) 16.61 m (Beechcraft Super King Air 200) 17.00 m (Cessna Citation Excel) 17.00 m (Cessna Citation Excel)	Stationnement des hélicoptères autorisé sur les postes A1 à A6. *Helicopter parking authorized on stands A1 to A6.*
B1	P/A	47,32 m (B757-200)	43,89 m (A310)	Départ autonome uniquement avec guidage de l'assistance. *Independant departure only with assistance guidance.*
C1	P/A	44,50 m (A321-Neo)	36 m (A321 - Neo/739)	Départ autonome uniquement avec guidage de l'assistance. *Independant departure only with assistance guidance.*
C2	P	44,50 m (A321-Neo)	36 m (A321 - Neo/739)	
C3	P	44,50 m (A321-Neo)	36 m (A321 - Neo/739)	

Postes *Stands*	**Départ autorisé** *Authorized departure*	**Longueur aéronef MAX** *ACFT MAX length*	**Envergure aéronef MAX** *ACFT MAX wingspan*	**Consignes** *Instructions*
D1 D4 D5 et D6	P	44,50 m (A321)	35,79 m (B737-800W)	
D2	P	47,32 m (B757-200)	43,9 m (A310)	Aéronef critique étudié pour ce poste mais circulation non homologuée sur l'aire de mouvement. *Critical ACFT studied for this stand but traffic not approved on movement area*
D3 D7	P	39,47 m (B737-800)	34.32 m (B737-800W)	
D8	P	44,50 m (A321)	35.79 m (B737-800)	
D9	P	69,87 m (B747-400)	59,63 m (B747-400)	Aéronef critique étudié pour ce poste mais circulation non homologuée sur l'aire de mouvement. *Critical ACFT studied for this stand but traffic not approved on movement area.*
D10	P / AD	44,50 m (A321)	35,79 m (B737-800W)	Un même axe de poste avec plusieurs positions aéronefs (départs repoussés ou bien autonomes). Seule la position reculée avec barre de virage permet les départs en autonome. Souffle impacte E1 lors de l'arrivée et du départ autonome. *Same stand axis with several ACFT positions (push-back departures or autonomous). Only the push-back position with turn bar allows autonomous departures. Blast impacting E1 during arrival and autonomous departure.*
E1	A	44,50 m (A321)	34,15 m (A321)	Manoeuvre de retournement nécessaire avant l'alignement sur le poste. Strictement interdit à tous les hélicoptères et avions de moins de 6 t. *Turning maneuver required before alignment on stand. Strictly prohibited for all helicopters and ACFT less than 6 t.*
E2 E3 et E4	A	17,6 m (Beech 1900)	17,67 m (Beech 1900)	Strictement interdit à tous les hélicoptères. Points d'ancrage disponibles. *Strictly prohibited for all helicopters.* *Available anchor points.*
E5 E6	A	10,43 m (TBM 700)	12,68 m (TBM 700)	Strictement interdit à tous les hélicoptères. Points d'ancrage disponibles. *Strictly prohibited for all helicopters.* *Available anchor points.*
E7 E8	A	10,8 m (Beech 90)	15,3 m (Beech 90)	Strictement interdit à tous les hélicoptères. Points d'ancrage disponibles. *Strictly prohibited for all helicopters.* *Available anchor points.*
F1 à F8	A	8,5 m	12 m	Strictement interdit à tous les hélicoptères. Choix du poste à convenance des équipages selon disponibilité. Points d'ancrage disponibles. *Strictly prohibited for all helicopters. Crews convenience for stand choice according disponibility.* *Available anchor points.*
FR1 FR2	A	33,40 m (B737-300)	28,88 m (B737-300)	
FR3	A	69,87 m (B747-400)	59,63 m (B747-400)	Manoeuvre de retournement nécessaire avant l'alignement sur le poste. Aéronef critique étudié pour ce poste mais circulation non homologuée sur l'aire de mouvement. *Turning maneuver required before alignment on stand. Critical ACFT studied for this stand but traffic not approved on movement area.*
FR4	A	28,6 m (BAe-146 RJ85)	26,3 m (BAe-146 RJ85)	Manoeuvre de retournement nécessaire avant l'alignement sur le poste. *Turning maneuver required before alignment on stand.*
FR5	AG	33,63 m (B737-700W)	35,79 m (B737-700W)	Départ autonome gauche autorisé en l'absence d'aéronef sur FR1 FR2 FR3. *Left autonomous departure allowed when absence of ACFT on FR1 FR2 FR3.*
G1 G2 et G3	.	20,6 m (SUPER PUMA)	Rotor : 16,2 m (SUPER PUMA)	Accès au parking depuis cheminement hélico au droit du poste G2 traversée de LIMA sous contrôle TWR. Pas d'éclairage, Arrivées, départs et opérations escales interdits de nuit. Mouvements interdits en simultané sur GOLF. *Parking access from HEL routing right stand G2. LIMA traverse under TWR control. No lights. Arrivals, departures and turn round prohibited by night. Simultaneous ACFT movements prohibited on GOLF.*

Légende (départs de poste) :
A : départ autonome possible / *possible autonomous departure*
P : repoussage obligatoire / *mandatory push-back*
AD : départ autonome droite / *possible right autonomous departure*
AG : départ autonome gauche / *possible left autonomous departure*

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

21.1 GENERALITES

L'espace maritime est privilégié pour les manœuvres pour des raisons environnementales. Les approches se feront préférablement en piste 30R, jusqu'à une composante de vent arrière de 8 nœuds, de jour comme de nuit. Les départs se feront préférablement en piste 12L, la nuit entre 2100 et 0700 (ETE - 1 HR), jusqu'à une composante de vent arrière de 5 nœuds et si la visibilité est supérieure à 1900m.

21.1 GENERAL INFORMATION

Over sea operations are preferred due to environmental reasons. Approaches shall be performed on RWY 30R , until a tailwind component of 8 kts, at both day and night times. Departures shall be performed on RWY 12L, at night from 2100 to 0700 (SUM - 1 HR), until a tailwind component of 5 kts and if visibility is higher than 1900m.

21.2 PROCEDURES D'ARRIVEE

En TMA, la vitesse est strictement limitée à 250 kt.

Les approches à vue pour la piste 30R doivent tenir compte des recommandations suivantes, sauf indication contraire du contrôle :
- Main gauche (provenance GIGNA ou BALRU) : les aéronefs maintiennent 4000 pieds jusqu'au trait de côte.
- Main droite (provenance SIMAR) : les aéronefs maintiennent 4000 pieds jusqu'à 4 NM FJR. Le survol de La Grande Motte ne doit pas être effectué en dessous de 2000 ft. De nuit (2100 - 0700), (ETE - 1 HR), les aéronefs maintiendront 4000 pieds jusqu'au trait de côte.

Les approches en piste 12L doivent s'effectuer selon un angle égal ou supérieur à l'angle de trajectoire de descente (6,4%) défini par l'indicateur de trajectoire d'approche (PAPI).

21.2 ARRIVAL PROCEDURES

In TMA, speed is strictly limited to 250 kt.

Visual approaches for RWY 30R should be performed according to following instructions, unless otherwise instructed by ATC :
- Left hand (bound from GIGNA or BALRU) : aircraft shall maintain 4000 ft until sea shoreline.
- Right hand (bound from SIMAR) : aircraft shall maintain 4000 ft until 4 NM FJR. Overflying city of La Grande Motte is prohibited below 2000 ft. By night (2100 - 0700), (SUM - 1HR), aircraft shall maintain 4000 ft until sea shoreline.

Approaches on RWY 12L are to be carried out at an angle equal or greater than the angle used for descent (6.4%) defined by PAPI.

21.3 PROCEDURES DE DEPART

Après un décollage en piste 30R, les avions à réaction doivent maintenir le régime de décollage jusqu'à la hauteur de 1500 ft, puis adopter la poussée de montée V2+10 jusqu'à 3000 ft.

21.3 DEPARTURE PROCEDURES

After taking off from RWY 30R, jets are to maintain TKOF power setting until 1500 ft AGL then adopt the climbing power thrust at a speed of V2+10 until 3000 ft.

21.4 VOLS D'ENTRAINEMENT

L'accord préalable du service de la navigation aérienne et dans certains cas de l'exploitant d'AD est indispensable pour tout entraînement d'aéronef non basé. Les demandes sont à envoyer au moins 48h à l'avance (jours ouvrés) à l'adresse suivante, en mentionnant le type d'appareil, son immatriculation, la date, la durée et la nature de l'entrainement souhaité. Merci de préciser tout besoin de besoin parking, assistance ou avitaillement.
montpellier-subdivision-ctl@aviation-civile.gouv.fr

Un livret « entrainement avions » est disponible sur le site internet de l'exploitant.
Les vols d'entraînements autour de l'aérodrome (tours de piste, simulations de panne ou de remise des gaz, posé-décollés…) sont :
- interdits aux aéronefs des groupes acoustiques 1, 2 et 3 ;
- autorisés aux aéronefs des groupes acoustiques 4 et 5, du 1er octobre au 15 juin inclus, du LUN au SAM sauf jours fériés, de 0700 à 2000 (ETE - 1 HR),
- autorisés toute l'année aux aéronefs à moteurs à pistons de 0700 à 2000 (ETE - 1 HR).

Des restrictions de créneaux s'appliquent en piste secondaire 12R/30L, du 21 juin au 21 septembre, les weekends et jours fériés, pour les vols d'entrainements :
- éviter les tours de piste entre 12h00 et 15h00 locale,
- éviter les tours de pistes entre 15h00 et 17h00 locale, excepté appareils à faible nuisance (Catégorie CALIPSO A/A+).

En piste 12L/30R les circuits se font au Nord-Est de la piste. En tour de piste RWY12L, les aéronefs devront maintenir une altitude minimale de 1000 ft dans la branche vent arrière. En piste principale, sens 30R, au décollage pour un tour de piste, le virage initial se fera impérativement à 1,4 NM FJR pour rejoindre le segment vent arrière main droite. Le virage doit être contenu par l'autoroute A9 au Nord, sauf indication contraire du contrôle.

En piste 12R/30L les circuits se font au Sud-Ouest de la piste et à une altitude minimale de 1000 ft. En piste secondaire les tours de piste sont interdits aux aéronefs non basés quand la configuration 12R est en service.

Des mesures spécifiques différentes peuvent s'appliquer aux aéronefs basés.

21.4 TRAINING FLIGHTS

Prior approval must be granted by the aerodrome operator and the air navigation service for training of any aircraft which is not based at Montpellier Méditerranée Airport. Demand shall be sent at least 48h before (business days) to the following email and must include aircraft type, registration, date, duration and nature of the training. Please specify any parking stand, handling or refueling request.
montpellier-subdivision-ctl@aviation-civile.gouv.fr

A training guide document is available on the airport's website.
Training flights around the airfield (circuits, IFR APP, engine failure and go around simulations…) are :
- prohibited for aircraft of acoustic groups 1,2 and 3 ;
- allowed for aircraft of acoustic groups 4 and 5 from 1st October to 15 june included, from MON to SAT except public HOL from 0700 to 2000 (SUM - 1 HR),
- allowed all year long for piston engine ACFT from 0700 to 2000 (SUM - 1 HR).

Additional slot restrictions apply on secondary RWY 12R/30L, from June 21st to September 21st, on Saturdays, Sundays and holidays for training flights :
- avoid traffic patterns between 12h00 and 15h00 local time,
- avoid traffic patterns between 15h00 and 17h00 local time except for low noise emissions ACFT (CALIPSO Cat A/A+).

***On Runway 12L/30R** circuit patterns are to the North-East of the runway. In traffic pattern RWY12L, aircraft must maintain a minimum altitude of 1000 ft in downwind leg. After departing main RWY 30R for a circuit, initial right turn shall< be performed at 1.4 NM FJR, to join right hand downwind leg. The turn shall be limited by highway A9 in the North, except otherwise instructed.*

***On runway 12R/30L** circuit patterns are to the South-West of the runway and at a minimum altitude of 1000 ft. Circuit patterns on secondary runway are forbidden to any ACFT which is not Montpellier- based when RWY 12R is in use.*

Special measures may apply to based aircraft.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

22.1 PROCEDURES

22.1.1 ITINERAIRES IFR : AD MONTPELLIER

22.1.1.1 Arrivées

Les trajectoires d'arrivée figurent sur les cartes ci-après.

22.1.1.2 Transits

Les vols IFR devant transiter dans la TMA suivront les itinéraires publiés (cf carte régionale). Ces vols seront sous contrôle de l'organisme chargé du contrôle tel que précisé au paragraphe 1.

22.1.1.3 Départs RNAV 1

L'équipement requis pour l'utilisation des procédures de départ RNAV est un équipement RNAV utilisant un capteur GNSS et/ou un capteur DME/DME.

Toutefois, les équipements RNAV ne disposant pas de capteur GNSS devront, en complément du capteur DME/DME, disposer d'une possibilité de navigation inertielle pour utiliser les SIDs RNAV.

Dans ce cas, l'équipage doit s'assurer avant l'alignement que la précision de la position fournie par le système de navigation est meilleure que 0.17 NM par rapport à une position connue (ex : seuil de piste). Cela peut être réalisé au moyen d'une fonction de recalage du système de navigation (ex : FMS) automatique (fonction "Automatique runway update") ou manuelle.

Les départs RNAV sont préférentiels et seront déclarés en service par les services du contrôle. En l'absence de la capacité "RNAV" requise, le pilote doit s'annoncer "Non RNAV" à la demande de mise en route afin de se voir attribuer un départ conventionnel.

22.1.1.4 Procédures moindre bruit

Voir carte ci-après.

22.1.1.5 Départ à vue piste 30L/12R

Pour améliorer la gestion des départs, un départ à vue de la piste 30L/12R peut être autorisé dans les conditions suivantes :

- en cas de panne du VOR FJR,

- visibilité supérieure ou égale à 5 km et plafond supérieur à 2000 ft AMSL,

- en direction de l'Ouest,
- le pilote :

1) doit virer au plus tôt vers l'Ouest,
2) est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à l'altitude de 2000 ft AMSL minimum, et doit ensuite se conformer aux instructions du service de contrôle.

22.1.2 TRANSFERT DE COMMUNICATION

22.1.2.1 Les aéronefs en IFR traversant la TMA seront transférés en communication à MONTPELLIER APP.

22.1.2.2 Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef, au plus tard une minute après l'instruction de changement de fréquence.

22.2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

22.2.1 Les aéronefs équipés de transpondeur devront afficher le code 7600.

22.2.2 Arrivée

Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale, l'heure d'approche prévue (HAP) étant l'heure de passage à ESPIG.

Panne suivie d'une API :

RWY 12L : Pour une seconde tentative, appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC, puis monter 4000 ft dans l'attente ESPIG. A 4000 ft, passant ESPIG, rejoindre le IAF MT502 (de la RNP RWY12L) et exécuter la procédure.

RWY 30R : Pour une seconde tentative, appliquer la procédure décrite sur le volet IAC.

RWY 12L et 30R : Si la seconde tentative est suivie d'une nouvelle API, dégager la TMA en suivant le RDL 241° FJR (RM 241°) jusqu'à 12 NM FJR, ensuite suivre la RM 178° pour chercher les conditions VMC.

22.2.3 Départ

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ et monter au dernier FL assigné ou, si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité. Ensuite appliquer les éléments du PLN en vigueur.

Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

22.2.4 Pour PERPIGNAN, BEZIERS et NIMES, suivre les consignes précisées dans l'AD 2.

22.1 PROCEDURES

22.1.1 IFR ROUTES : MONTPELLIER AD

22.1.1.1 Arrivals

Inbound routes are described in the following charts.

22.1.1.2 Transits

Transiting IFR flights within TMA shall follow published routes (see regional chart). These flights should be carried out under the control of the service responsible as described in paragraph 1.

22.1.1.3 RNAV 1 departures

The required equipment for the use of RNAV procedures is a RNAV equipment using a GNSS sensor and/or a DME/DME sensor.

However, RNAV equipment without GNSS sensor shall, in addition to DME/DME sensor, have a possibility of inertial navigation to use the SIDs RNAV procedures.

In such a case, the crew members must check before lining up on runway, that the precision of the position given by the navigation system is greater than 0.17 NM compared to a known position (ex : threshold). This can be realized with a function of resetting of the navigation system (ex : FMS) which can be automatic (function "Automatic runway update) or manual.

RNAV departures are preferred and are declared services by ATC services. Without the required "RNAV" capacity, the pilot must announce "No RNAV" when requesting startup, in order to follow a conventional departure.

22.1.1.4 Noise abatement procedure

See the following chart.

22.1.1.5 Visual departure RWY 30L/12R

To improve departure management, a RWY 30L/12R visual departure may be authorized under the following conditions :

- in case of a VOR FJR failure,

- visibility greater than or equal to 5 km and ceiling above 2000 ft AMSL,

- towards the West,
- the pilot :

1) must turn as soon as possible to the West,
2) is responsible for crossing obstacles up to 2000 ft AMSL minimum, and must then comply with ATC instructions.

22.1.2 TRANSFER OF COMMUNICATION

22.1.2.1 ACFT in IFR, crossing the TMA should be transfered to MONTPELLIER APP.

22.1.2.2 Frequency changes take place when instructed by the authority responsible for air traffic control, one minute at the latest after the instructions to change frequency.

22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

22.2.1 ACFT equipped with transponder have to squawk 7600.

22.2.2 Arrival

Comply with the procedure as described in the national regulation, expected approach time (EAT) is time when crossing ESPIG.

Radiocommunication failure followed by a missed approach :

***RWY 12L :** For a second attempt, comply with the missed approach procedure described on IAC chart, then climb up to 4000 ft to join holding ESPIG. At 4000 ft, crossing ESPIG, join IAF MT502 (from RNP RWY12L) and execute the procedure.*

***RWY 30R :** For a second attempt, comply with the missed approach procedure described on IAC chart.*

***RWY 12L and 30R :** If the second attempt is followed by an other missed approach, clear the TMA following RDL 241° FJR (MAG 241°) until 12 NM FJR, then proceed MAG 178° looking for VMC.*

22.2.3 Departure

On VMC : turn back to land on the arodrome.

On IMC : proceed with flight until reaching the TMA limits complying with the departure path and climb to the last assigned FL or, if not compatible with obstacle clearance, to the first safety FL. Then follow the current flight plan.

If the failure happens during a radar vectored departure, reach the assigned SID as soon as possible.

22.2.4 For PERPIGNAN, BEZIERS and NIMES, comply with instructions described in AD 2.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.3 CONSIGNES PARTICULIERES ET RESTRICTIONS

Piste 12L/30R interdite aux aéronefs dont l'envergure est supérieure à 36 m ou dont la largeur hors tout du train principal est supérieure à 9 m. Accueil d'aéronefs supérieurs à ces limites selon préavis de 3 mois et évaluation d'impact sur la sécurité réalisée par l'exploitant.

AD interdit aux ULM (sauf basés) et aux planeurs sauf cas d'urgence.

Utilisation de la piste 30L/12R autorisée aux aéronefs tels que BE 200, SW2, PA42, PC6. Cette piste est interdite aux aéronefs dont l'une au moins des 5 conditions suivantes est remplie :

- Masse supérieure à 5,7 t,
- Turboréacteur,
- Envergure supérieure à 24 mètres,
- Largeur hors tout du train supérieure à 6 mètres,
- Distance de référence au décollage supérieure à 800 mètres.

Pour ne pas interférer avec le trafic de la piste principale, après le décollage virer à droite en piste 12R et à gauche en piste 30L.

La vent arrière main droite piste 30R suit une RM 123°.
L'attention des usagers est attirée sur les effets visuels trompeurs du trait de côte NON perpendiculaire aux axes de piste.

Entraînements approches IFR sur les terrains de LFMT, LFMU, LFTW et LFMP : déposer un plan de vol IFR pour chacune des procédures aux instruments programmées.

RWY 12L : décollage interdit depuis le TWY W1.

RWY 12R : décollage interdit depuis le TWY Q.

22.3 SPECIAL INSTRUCTIONS AND RESTRICTIONS

RWY 12L/30R prohibited for ACFT whose wingspan is greater than 36 m or main landing gear overall width greater than 9 m. For ACFT greater than those limits PN 3 months is required and safety impact assessment performed by the operator.

AD prohibited for ULM (except based) and for gliders except for emergency.

Use of RWY 30L/12R cleared to ACFT such as BE 200, SW2, PA 42, PC6. This RWY is prohibited for ACFT complying with at least one of the 5 following conditions :

- *Weight over 5,7 t,*
- *Turbojets,*
- *Wingspan over 24 m,*
- *Main gear overall width over 6 m,*
- *Reference TKOF distance over 800 m.*

In order not to interfere with traffic of the main runway, after TKOF RWY 12R turn right and after TKOF RWY 30L turn left.

Right-hand downwind RWY 30R follows MAG 123°.
Users' attention is drawn to the misleading visual effects of the part of coastline which is NOT perpendicular to RWYs axis.

IFR training approaches on LFMT, LFMU, LFTW and LFMP : file an IFR flight plan for each procedure planned.

RWY 12L : take-off prohibited from TWY W1.

RWY 12R : take-off prohibited from TWY Q.

22.4 PROCEDURES DE VOL FAIBLES VISIBILITES

22.4.1 Piste et équipements associés dont l'emploi est autorisé dans le cadre des procédures LVP

22.4.1.1 PISTE

Piste 12L/30R utilisation autorisée en conditions LVP.

La piste 30R homologuée pour les approches de précision CAT I, est équipée d'un ILS et d'une rampe d'approche.

22.4.1.2 TAXIWAYS

Utilisation des voies S1, S2, S3, S4, et S5 ainsi que R1, R2, L1 et L2 (entre GS et SL) interdites en conditions LVP.

Aide visuelle au demi-tour sur piste seuil 30 R (marquage de couleur jaune) : utilisation interdite en conditions LVP.

Circulations autorisées sur les taxiways en conditions LVP : seuls les seuils des taxiways T1 et T6 sont utilisés pour l'alignement sur la piste 12L/30R.

Pour les départs des parkings A, B, C, D et poste E1 :

RWY 12L : W2, T6.

RWY 30R : M, T4, T3, T2, T1.

Pour les départs des parkings E (sauf poste E1) et F :

RWY 12L : L3, T4, T5, T6.

RWY 30R : L3, T3, T2, T1.

Pour les départs du parking G :

RWY 12L : L2 (sauf entre GS et SL), L3, T4, T5, T6.

RWY 30R : L2 (sauf entre GS et SL), L3, T3, T2, T1.

Par conditions LVP, le roulage sera limité au déplacement d'un seul mouvement à la fois sur la plate-forme. Un avion ne sera autorisé à débuter son roulage que lorsque le précédent aura annoncé son arrivée au parking ou son décollage.

Les pilotes sont informés par l'ATIS quand les cheminements LVP sont en vigueur : "Procédures faible visibilité en cours" .

22.4.2 Conditions météorologiques pour lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées et terminées

A l'arrivée ou au départ, la phase de LVP commence quand la RVR (ou à défaut la VIS) est inférieure à 800 m.

A l'arrivée ou au départ, la phase de LVP se termine quand la RVR (ou à défaut la VIS) est revenue à un niveau stabilisé supérieur à 800 m.

En-dessous de 400 m de RVR (ou à défaut la VIS), les décollages sont interdits.

En-dessous de 750 m de RVR (ou à défaut la VIS), les atterrissages sont interdits.

22.4.3 Balisage

Voir AD 2 LFMT.9, 14 et 15.

22.4 LVP LOW VISIBILITY FLIGHT PROCEDURES

22.4.1 RWY and associated equipment whose use is authorized in the context of low visibility procedures

22.4.1.1 RUNWAY

RWY 12L/30R use is authorized in LVP conditions.

RWY 30R is certified for CAT I precision approach and it is equipped with an ILS and an approach ramp.

22.4.1.2 TAXIWAYS

Use of TWYs S1, S2, S3, S4, and S5 as well as R1, R2, L1 and L2 (between GS and SL) prohibited in LVP conditions.

Visual aid for half-turn on threshold RWY 30 R (yellow marking) : forbidden to use in LVP conditions.

Taxiing authorized on dedicated TWYs in LVP conditions : only thresholds of TWY T1 and T6 are used for lining up on RWY 12L/30R.

For departures from aprons A, B, C, D and stand E1 :

RWY 12L : W2, T6.

RWY 30R : M, T4, T3, T2, T1.

For departures from aprons E (except stand E1) and F :

RWY 12L : L3, T4, T5, T6.

RWY 30R : L3, T3, T2, T1.

For departures from apron G :

RWY 12L : L2 (except between GS et SL), L3, T4, T5, T6.

RWY 30R : L2 (except between GS et SL), L3, T3, T2, T1.

In LVP conditions, taxiing will be limited to one movement at a time on the platform. ACFT will not be authorised to start taxiing until the previous ACFT has announced its arrival at the parking or its takeoff.

The pilots are informed by the ATIS when the LVP ground tracks are effective : "Low visibility operations in force".

22.4.2 Precise weather conditions under which low visibility procedures shall be started, performed and terminated

On arrival or departure, the LVP phase starts when RVR (or, failing that, VIS) is less than 800 m.

On arrival or departure the LVP phase ends, when the RVR (or, failing that, VIS) is stabilised to a level greater than 800 m.

When RVR (or, failing that, VIS) is less than 400 m, take-offs are prohibited.

When RVR (or, failing that, VIS) is less than 750 m, landings are prohibited.

22.4.3 Lighting

See AD 2 LFMT.9, 14 and 15.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

23.1 AERODROMES

23.1.1 PERPIGNAN RIVESALTES

L'aérodrome de PERPIGNAN-RIVESALTES est situé sous la TMA MONTPELLIER partie 15.

Les itinéraires IFR de départ et d'arrivée figurent sur les cartes SID et STAR AD 2 LFMP.

Les services de contrôle sont assurés dans les espaces concernés par MONTPELLIER APP et par PERPIGNAN TWR.

23.1.2 BEZIERS VIAS

L'aérodrome de BEZIERS-VIAS est situé sous la TMA 7 MONTPELLIER.

Les itinéraires IFR d'arrivée et de départ figurent sur les cartes SID et STAR AD 2 LFMU.

Les services de contrôle de la circulation aérienne sont assurés dans les espaces concernés par MONTPELLIER APP et par BEZIERS TWR.

23.1.3 NIMES GARONS

L'aérodrome de NÎMES GARONS est situé sous la TMA MONTPELLIER partie 10 et sous la CTA RHONE partie 3.

Les itinéraires IFR de départ et d'arrivée figurent sur les cartes SID et STAR AD2 LFTW.

Hors horaires d'activation des CTA RHONE parties 2, 3 et 4, MONTPELLIER APP assure les services de la circulation aérienne dans les TMA MONTPELLIER parties 10, 11, 12 et 13.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

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

- AD situé sur une ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux). Forte concentration d'oiseaux : passages importants d'oiseaux de toutes espèces et de chauve-souris, sur l'AD et ses alentours, de jour ou bien de nuit.

23.3 EQUIPEMENTS DE SURVEILLANCE DU TRAFIC

- Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0)
- Zone de traitement : limites latérales des TMA de MONTPELLIER du sol au FL115. A proximité immédiate de l'aéroport de MONTPELLIER, seules les approches finales 30R et 12L, effectuées sur les trajectoires nominales sont surveillées jusqu'à la piste.
Les approches finales de PERPIGNAN, BEZIERS et NÎMES ne sont pas surveillées.

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

23.4 PERIL ANIMALIER

Continu pendant la journée aéronautique.

23.1 AERODROME

23.1.1 PERPIGNAN RIVESALTES

PERPIGNAN-RIVESALTES aerodrome is located under MONTPELLIER TMA part 15.

Departure and arrival IFR routes appear on SID and STAR AD 2 LFMP charts.

Air traffic control services are provided within related airspaces by MONTPELLIER APP and PERPIGNAN TWR.

23.1.2 BEZIERS VIAS

The aerodrome of BEZIERS VIAS is located under MONTPELLIER TMA part 7.

Departure and arrival IFR routes appear on SID and STAR AD 2 LFMU charts.

ATC services are secured within airspaces under MONTPELLIER APP and BEZIERS TWR responsability.

23.1.3 NIMES GARONS

The aerodrome of NIMES GARONS is located under MONTPELLIER TMA part 10 and under RHONE CTA part 3.

Departure and arrival IFR routes appear on SID and STAR AD2 LFTW charts.

Outside activation hours of RHONE CTA parts 2, 3 and 4, MONTPELLIER APP provides ATC services within MONTPELLIER TMA parts 10, 11, 12 and 13.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

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

- AD located in a IBA (Important Bird Area). A lot of birds on AD and vicinity : danger of bats and flocks of birds (day and night).

23.3 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT

- MSAW ground warning system (see AD 1.0) - Processing area : the MSAW monitoring is effective in MONTPELLIER TMA from SFC to FL115. In the close vicinity of MONTPELLIER airport, only the RWY 30R/12L final approaches are monitored until reaching the RWY.
The final approaches for PERPIGNAN, BEZIERS and NÎMES are not monitored.

- AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0).

23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Continuous during the aeronautical day.

AD 2 LFMT.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 LFMT.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*
Sans objet / Not applicable.	Sans objet / Not applicable.

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS MONTPELLIER : 124.130 ☎ 04 67 13 11 70
GND (SOL) : 121.955

MONTPELLIER MEDITERRANEE
43 35 00 N - 003 57 41 E
ALT AD : 17 (1 hPa)

VAR 2° E (2020)

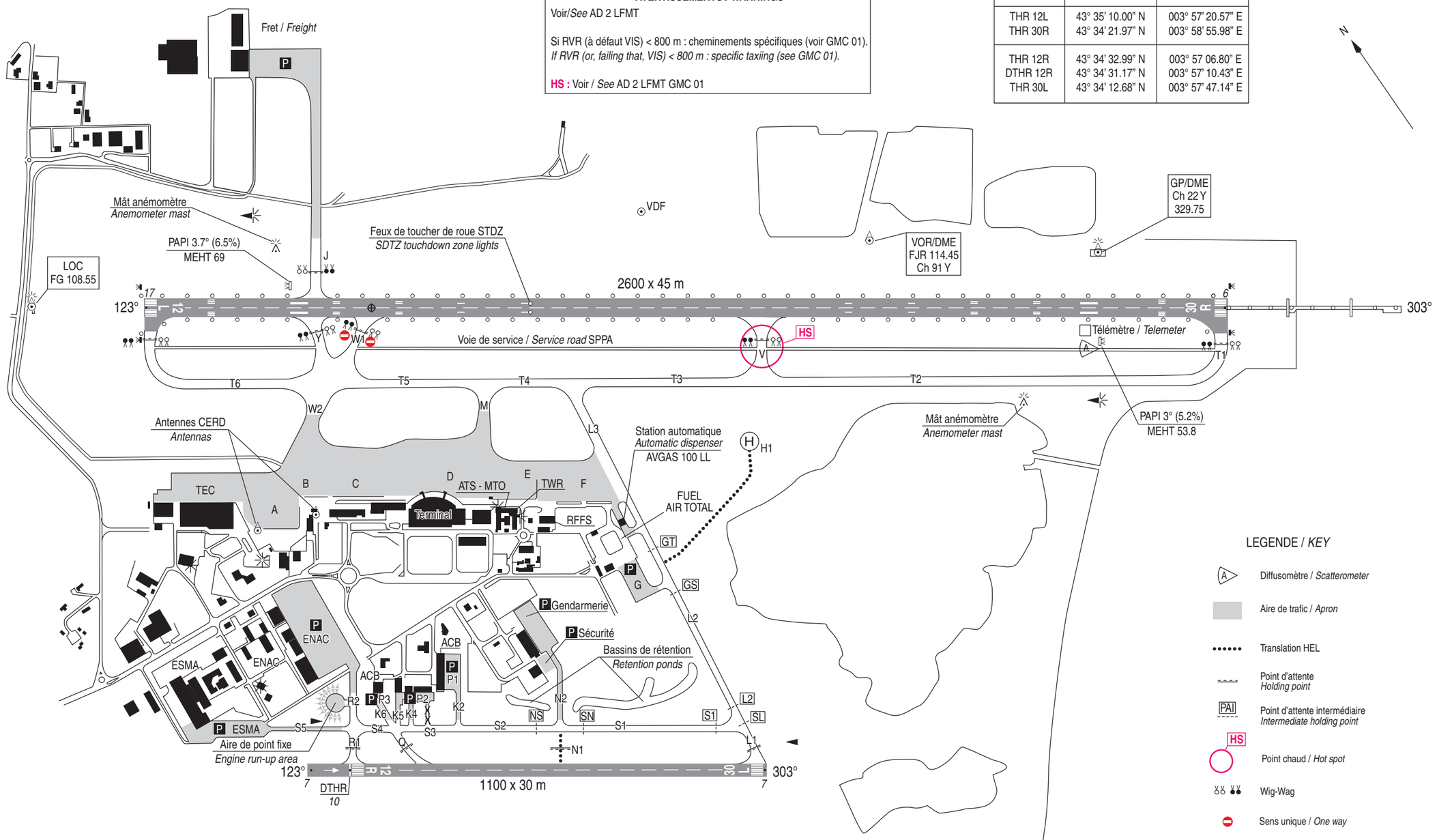
AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

Voir/*See* AD 2 LFMT

Si RVR (à défaut VIS) < 800 m : cheminements spécifiques (voir GMC 01).
If RVR (or, failing that, VIS) < 800 m : specific taxiing (see GMC 01).

HS : Voir / *See* AD 2 LFMT GMC 01

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 12L THR 30R	43° 35' 10.00" N 43° 34' 21.97" N	003° 57' 20.57" E 003° 58' 55.98" E
THR 12R DTHR 12R THR 30L	43° 34' 32.99" N 43° 34' 31.17" N 43° 34' 12.68" N	003° 57 06.80" E 003° 57' 10.43" E 003° 57' 47.14" E



LEGENDE / *KEY*

- Diffusomètre / *Scatterometer*
- Aire de trafic / *Apron*
- Translation HEL
- Point d'attente / *Holding point*
- PAI — Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*
- HS — Point chaud / *Hot spot*
- Wig-Wag
- Sens unique / *One way*

ALT / HGT : ft
GUND : 163 ft

0 50 100 500 m

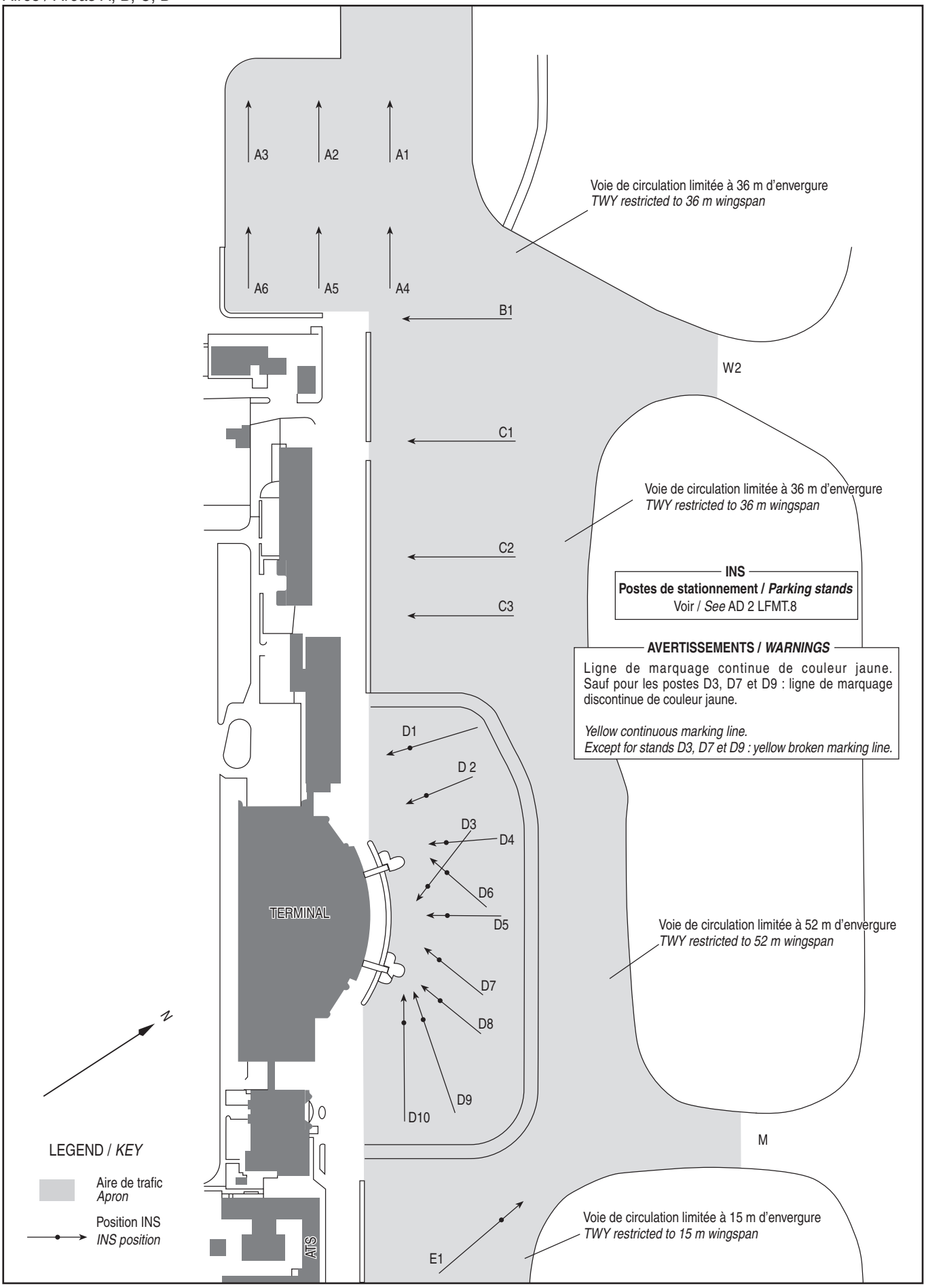
RWY	BALISAGE / *Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
12L 30R	NIL 420 m LIH/LIL	LIH/LIL LIH/LIL	2600 2600	2600 2600	2600 2600	2600 2600	Revêtue *Paved*	45 F/C/W/T	400 400	400 400	400 400	400 400
12R 30L	NIL NIL	NIL NIL	1100 1100	1100 1100	1100 1100	1100 1100	Revêtue *Paved*	4 t / 0.9 MPa	1500 1500	1500 1500	- -	- -

AMDT 11/26 **CHG :** Manche à air / *Windsock*, sens unique / *one-way* TWY W1, balisage / *lighting* TDZ, normalisation / *standardization*.

© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking areas
Aires / *Areas* A, B, C, D

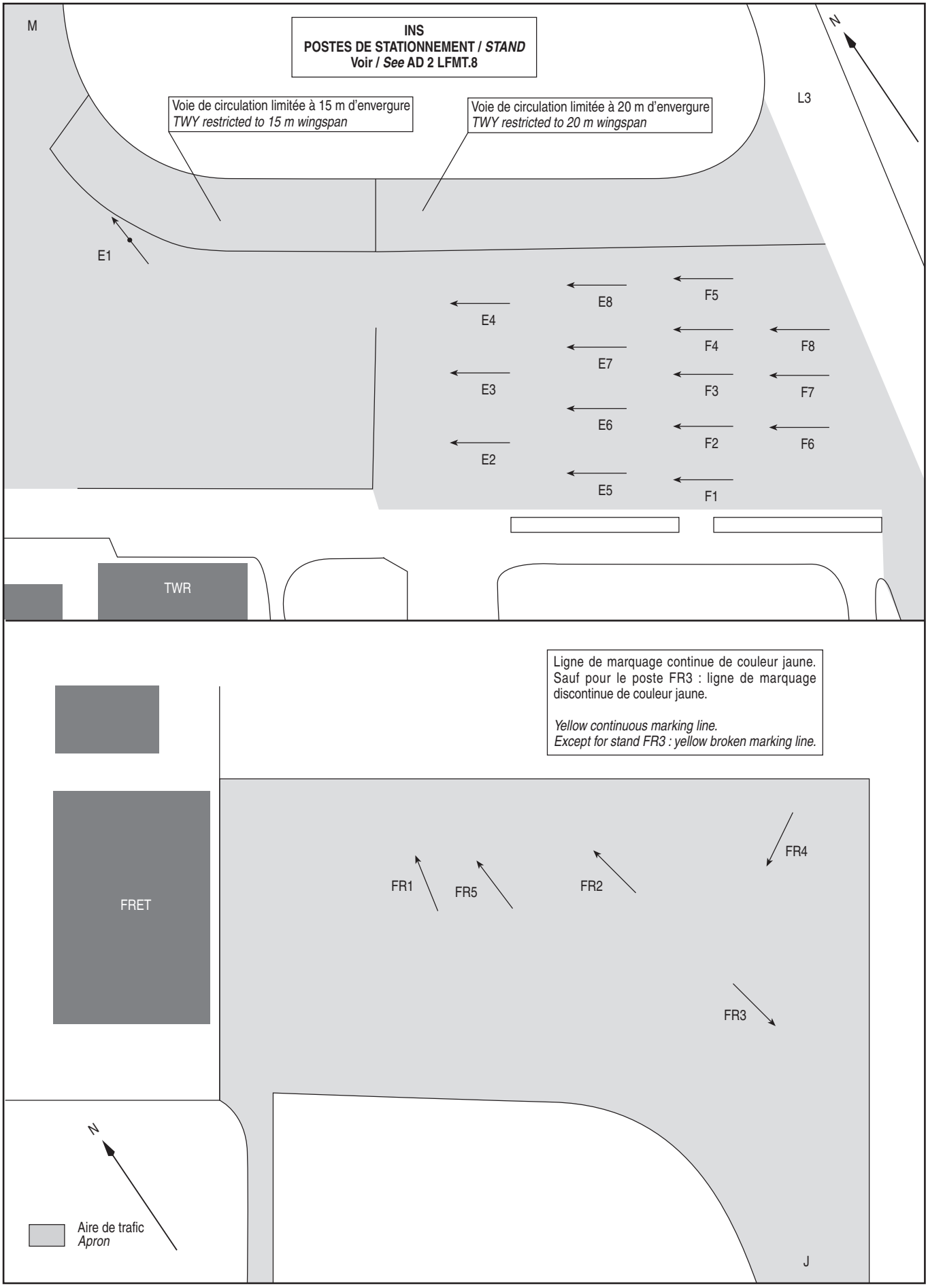
MONTPELLIER MEDITERRANEE



© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking areas
Aires / *Areas* E, F, FRET

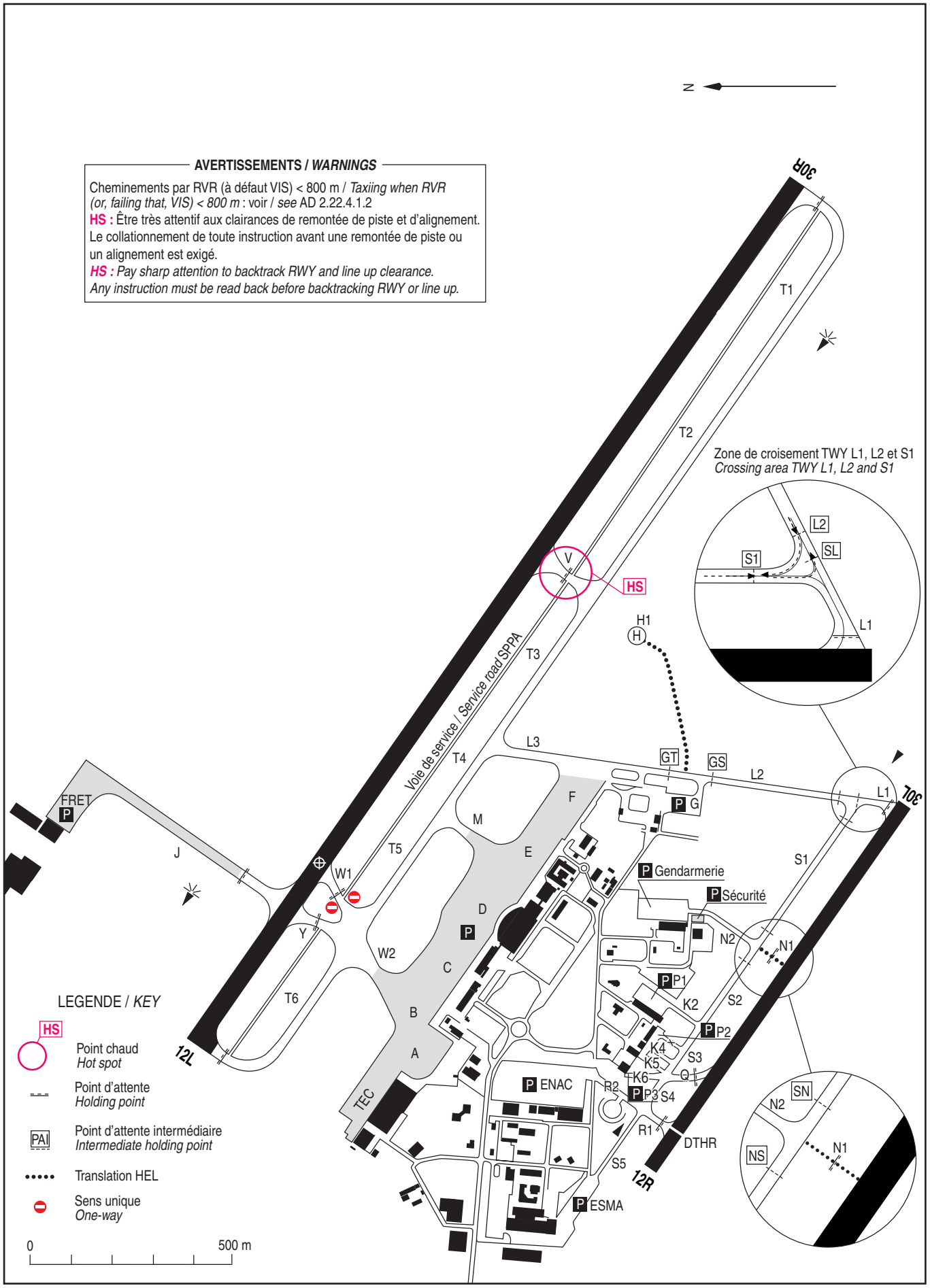
MONTPELLIER MEDITERRANEE



© SIA

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

MONTPELLIER MEDITERRANEE



© SIA

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A

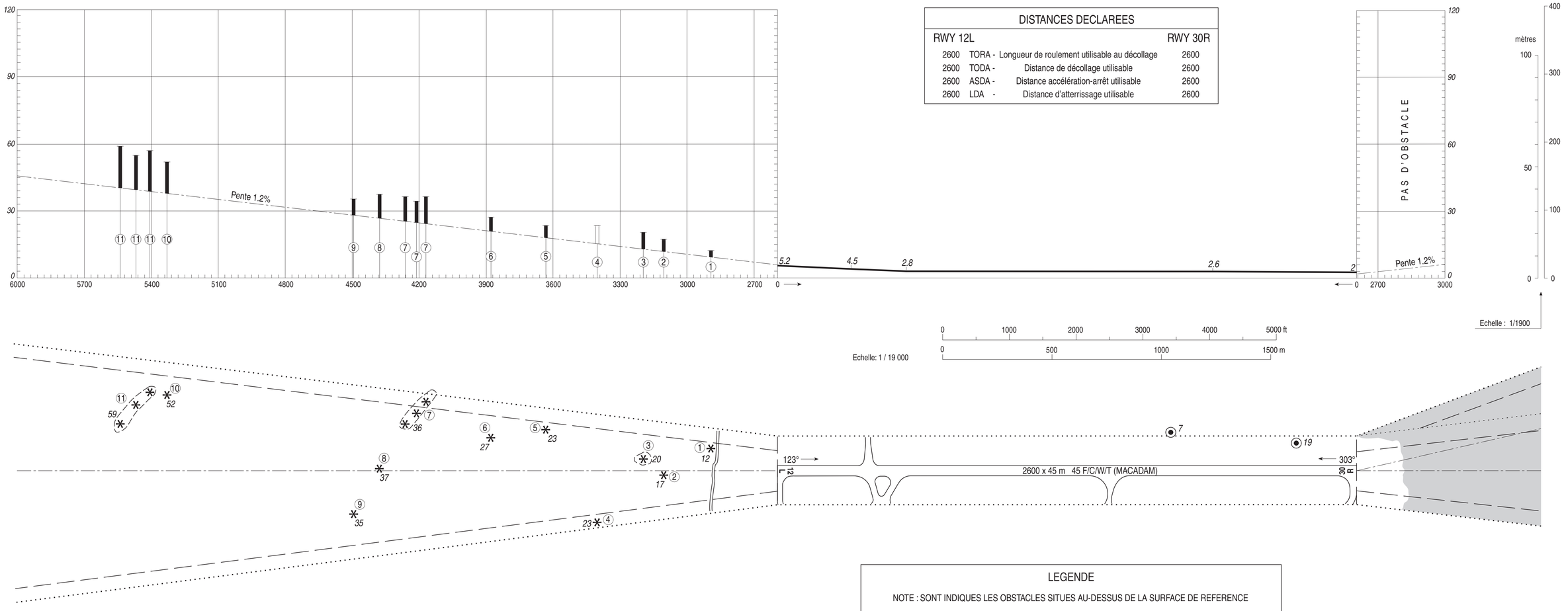
MONTPELLIER MEDITERRANEE
RWY 12L/30R

VAR 2° E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

PAPI 30 R
SURFACE
OBSTACLE
LIMITEE A 15 KM

DISTANCES DECLAREES		
RWY 12L		RWY 30R
2600	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	2600
2600	TODA - Distance de décollage utilisable	2600
2600	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	2600
2600	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	2600



LEGENDE

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

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

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

© SIA

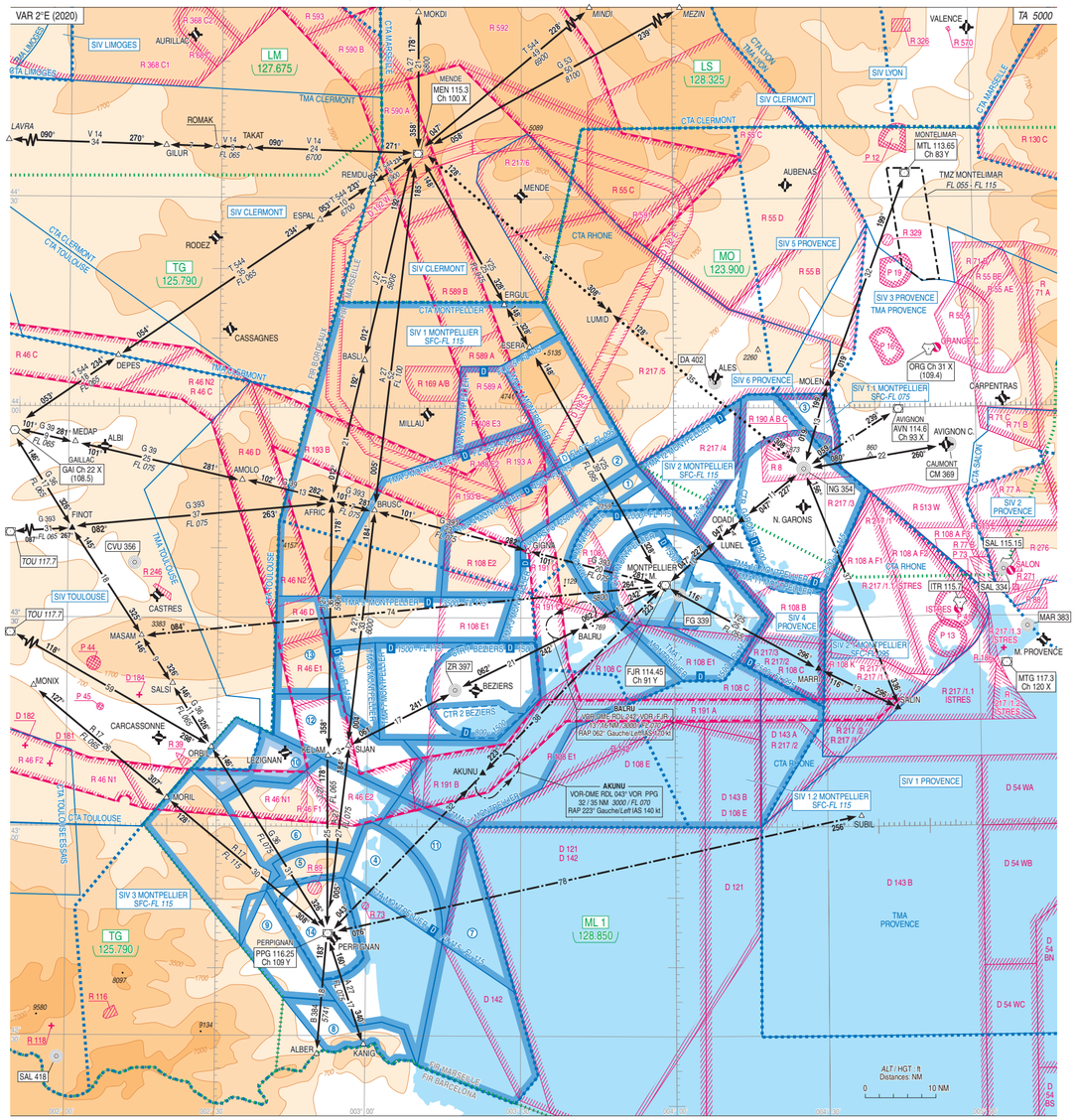
MONTPELLIER MEDITERRANEE

Carte régionale / *Area chart*

FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01
ACC MARSEILLE Contrôle / *Control*

Sur instruction
On instruction

Utilisable uniquement si CTA RHONE 3, 4, 5 et 6 actives.
Only available if CTA RHONE 3, 4, 5 and 6 activated.



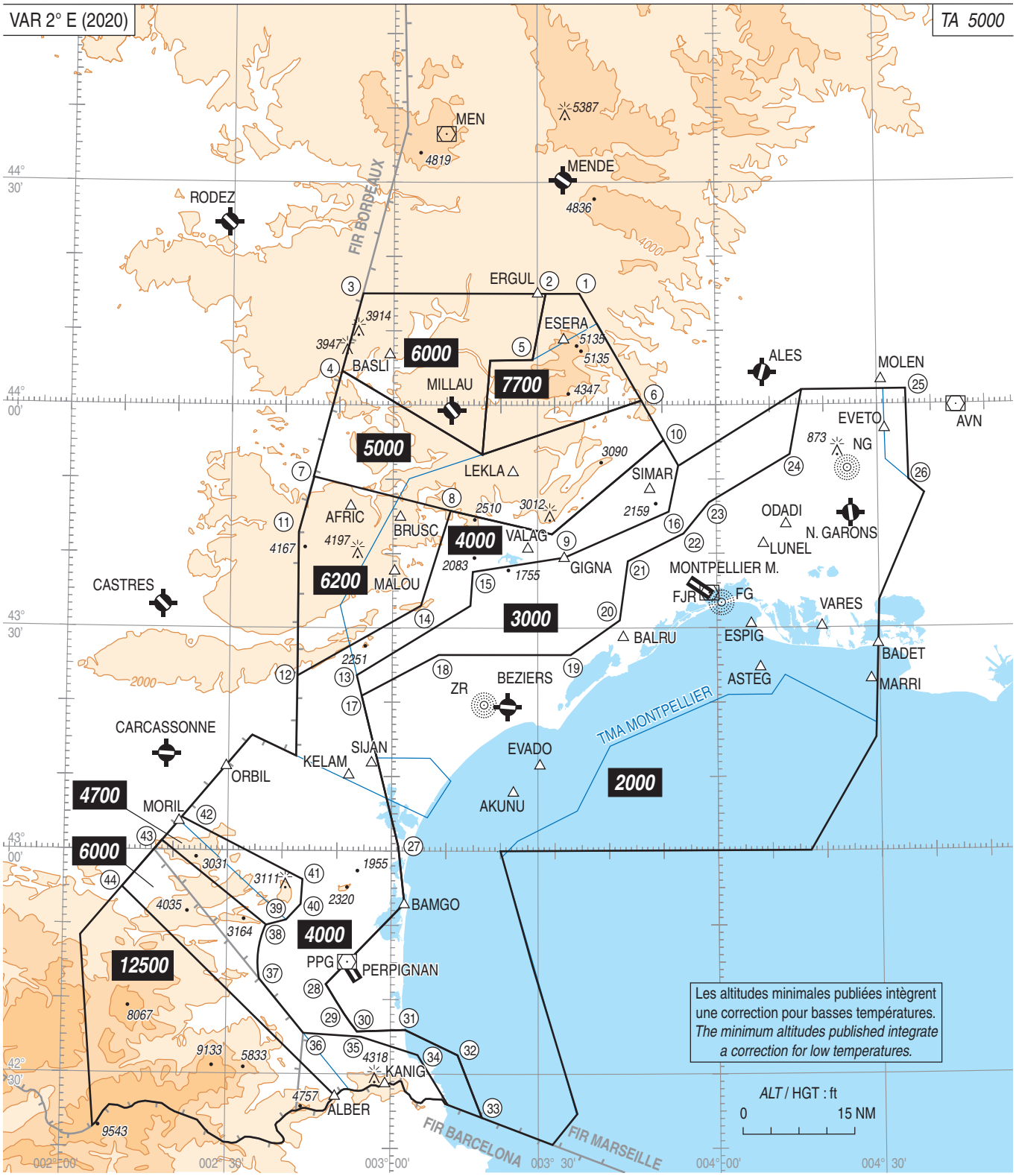
(1) Le plus élevé des deux
(1) Whichever is higher

①	TMA 3.1 MONTPELLIER	D 1000 ASFC/*2500* (1) - *4500*
②	TMA 4.1 MONTPELLIER	D *4500 - FL 075*
③	TMA 13 MONTPELLIER	D *2500 - FL 075*
④	TMA 14 MONTPELLIER	D 1000 ASFC/*1500* (1) - *FL 115*
⑤	TMA 15 MONTPELLIER	D 1000 ASFC/*2000* (1) - *FL 115*
⑥	TMA 16 MONTPELLIER	D *4000 - FL 115*
⑦	TMA 17 MONTPELLIER	D *FL 055 - FL 115*
⑧	TMA 18 MONTPELLIER	D 1000 ASFC/*5000* (1) - *FL 115*
⑨	TMA 19 MONTPELLIER	D 1000 ASFC/*3500* (1) - *FL 115*
⑩	TMA 20 MONTPELLIER	E *4000 - FL 065* D *FL 065 - FL 115*
⑪	TMA 21 MONTPELLIER	D *3500 - FL 115*
⑫	TMA 22 MONTPELLIER	D *FL 065 - FL 115*
⑬	TMA 23 MONTPELLIER	D *FL 085 - FL 115*
⑭	CTR PERPIGNAN	D SFC - 1000 ASFC/*2000* (1)

© SIA

MONTPELLIER MEDITERRANNEE
Altitudes Minimales de Securité Radar
Minimum Radar Safety Altitudes

FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01



(1) 44 15 01 N - 003 34 40 E	(9) 43 42 38 N - 003 29 30 E	(17) 43 20 52 N - 002 54 24 E	(25) 44 02 00 N - 004 35 23 E	(33) 42 24 09 N - 003 16 40 E	(41) 42 56 09 N - 002 43 46 E
(2) 44 15 01 N - 003 28 21 E	(10) 43 55 17 N - 003 50 17 E	(18) 43 26 23 N - 003 08 34 E	(26) 43 49 50 N - 004 35 44 E	(34) 42 32 34 N - 003 04 57 E	(42) 43 04 28 N - 002 21 37 E
(3) 44 15 00 N - 002 54 16 E	(11) 43 42 53 N - 002 42 34 E	(19) 43 26 23 N - 003 32 56 E	(27) 43 00 37 N - 003 01 16 E	(35) 42 35 00 N - 002 54 35 E	(43) 43 01 15 N - 002 17 56 E
(4) 44 04 34 N - 002 50 24 E	(12) 43 23 33 N - 002 42 33 E	(20) 43 31 02 N - 003 42 01 E	(28) 42 42 03 N - 002 48 10 E	(36) 42 35 28 N - 002 44 08 E	(44) 42 54 58 N - 002 10 45 E
(5) 44 06 06 N - 003 25 54 E	(13) 43 23 37 N - 002 53 28 E	(21) 43 38 59 N - 003 43 33 E	(29) 42 38 02 N - 002 51 33 E	(37) 42 42 44 N - 002 36 00 E	
(6) 44 00 36 N - 003 46 10 E	(14) 43 33 00 N - 003 05 15 E	(22) 43 42 41 N - 003 53 53 E	(30) 42 35 42 N - 002 53 54 E	(38) 42 49 59 N - 002 37 11 E	
(7) 43 50 20 N - 002 45 15 E	(15) 43 37 34 N - 003 14 53 E	(23) 43 46 52 N - 003 58 39 E	(31) 42 35 56 N - 003 02 39 E	(39) 42 50 42 N - 002 40 50 E	
(8) 43 45 47 N - 003 10 42 E	(16) 43 45 38 N - 003 51 10 E	(24) 43 53 17 N - 004 13 43 E	(32) 42 32 33 N - 003 12 14 E	(40) 42 52 48 N - 002 43 28 E	

AMDT 11/26 **CHG :** Suppression secteurs 7200 et 7900 repris par CLERMONT APP / *sectors 7200 and 7900 acquired by CLERMONT APP removed.*

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
FG	REF AD 2 LFMT.19		X		X
FJR	REF ENR 4.1		X	X	X
MEN	REF ENR 4.1	X	X	X	
MTL	REF ENR 4.1	X		X	
NG	REF AD 2 LFTW.19	X	X	X	
PPG	REF ENR 4.1	X	X	X	
ZR	REF AD 2 LFMU.19 NDB ZR	X	X	X	
ADEVA	REF ENR 4.4		X	X	
AKUNU	REF ENR 4.4		X	X	
ASTEG	REF ENR 4.4	X	X	X	X
BALRU	REF ENR 4.4		X	X	X
BRUSC	REF ENR 4.4	X	X	X	
EDODU	REF ENR 4.4	X		X	
EMBAM	REF ENR 4.4	X		X	
ERGUL	REF ENR 4.4		X	X	
ESERA	REF ENR 4.4		X	X	
ESPIG	REF ENR 4.4	X	X	X	X
ETREK	REF ENR 4.4	X		X	
GIGNA	REF ENR 4.4	X	X	X	X
KELAM	REF ENR 4.4	X	X	X	
LEKLA	REF ENR 4.4	X	X	X	X
LUNEL	REF ENR 4.4		X	X	
MASAM	REF ENR 4.4	X	X	X	
MARRI	REF ENR 4.4	X	X	X	
ORTUX	REF ENR 4.4	X		X	
OSLUT	REF ENR 4.4		X	X	
PINAN	REF ENR 4.4	X		X	
RIXEL	REF ENR 4.4		X	X	
SIJAN	REF ENR 4.4	X	X	X	
SIMAR	REF ENR 4.4	X	X	X	X
VALAG	REF ENR 4.4		X	X	
VARES	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/FAP ILS/LOC RWY 30R	43°30'53.0" N	004°05'49.7" E		X		X
FAF VOR RWY 30R	43°30'49.3" N	004°05'48.7" E		X		X
FAF VOR X RWY 12L	43°38'31.0" N	003°50'03.7" E		X		X
FAF VOR Z RWY 12L	43°40'33.4" N	003°45'32.8" E		X		X
FT12L	43°38'41.3" N	003°50'19.7" E	X			X
FT30R	43°30'52,9"N	004°05'50,3"E	X			X
IT12L	43°40'44.0" N	003°46'14.8" E	X			X
IT30R	43°28'12,9"N	004°11'06,3"E	X			X
RW12L	REF THR12L LFMT AD2.12		X			X
RW30R	REF THR30R LFMT AD2.12		X			X
MT130	43°32'56.6" N	004°01'45.6" E	X		X	
MT131	43°38'22.1" N	004°04'07.5" E	X		X	
MT132	43°30'26.4" N	003°52'40.6" E	X		X	
MT133	43°32'56.1" N	003°28'25.8" E	X		X	
MT134	43°42'06.6" N	003°52'44.6" E	X		X	
MT135	43°42'34,6"N	003°44'29,8"E	X		X	
MT136	43°39'32.9" N	004°01'54.9" E	X		X	
MT137	43°41'35.3" N	004°05'45.3" E	X		X	
MT400	43°31'05,1"N	004°13'51,4"E	X			X
MT500	43°37'36.5" N	003°43'16.0" E	X			X
MT502	43°44'16.6" N	003°54'08.2" E	X			X
MT503	43°47'36.5" N	003°30'13.2" E	X			X
MT504	43°42'52.5" N	003°48'17.5" E	X			X
MT505	43°44'02.6" N	003°38'32.0" E	X			X
MT510	43°28'25.6" N	004°07'47.7" E	X			X
MT600	43°26'57.2" N	004°02'48.3" E	X			X
MT630	43°35'37,3"N	003°56'26,3"E	X			X
MT631	43°37'54,9"N	004°04'13,6"E	X			X
MT632	43°33'57.5"N	004°09'48.7"E	X			X
MT700	43°28'25,2"N	003°59'12,6"E	X		X	

MONTPELLIER MEDITERRANEE

PRECODING RNP RWY 12L

RNP RWY 12L

RMK -

MAG VAR 2025 2,3°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	-	GIGNA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	ESPIG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA GIGNA	IF	GIGNA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	MT505	-	45	47.1	6.7	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	IT12L	-	118	120.6	6.5	-	3000	-	185	-	1.0
INA MT500	IF	MT500	-	-	-	-	-	3000		185	-	-
	TF	IT12L	-	032	034.7	3.8	-	3000	-	185	-	1.0
INA MT502	IF	MT502	-	-	-	-	-	4000	-	185	-	-
	TF	MT504	-	249	251.7	4.5	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	IT12L	-	212	214.7	2.6	-	3000	-	185	-	1.0
INA LEKLA	IF	LEKLA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	MT503	-	118	120.3	6.7	-	FL070	-	-	-	1.0
	TF	MT505	-	118	120.6	7.0	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	IT12L	-	118	120.6	6.5	-	3000	-	185	-	1.0
APCH	IF	IT12L	-	-	-	-	-	3000	-	185	-	-
	TF	FT12L	-	122	124.6	3.6	-	2500	2500	-	-	1.0
	TF	RW12L	Yes	122	124.6	6.2	-	-	-	-	-3,7° / 49	0.3
	TF	ESPIG	-	122	124.7	7.9	-	-	-	190	-	1.0
	TF	MT510	Yes	152	154.0	2.5	-	-	2000	190	-	1.0
	DF	ESPIG	Yes	-	-	-	L	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFMT
Runway	12
Runway Letter	3 (Left)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E12A
LTP/FTP Latitude	433510.0000N
LTP/FTP Longitude	0035720.5700E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	54.7
FPAP Latitude	433421.9680N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-48.0320
FPAP Longitude	0035855.9810E
Delta FPAP Longitude (seconds)	95.4110
Threshold Crossing Height	49.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.70
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 14 0D 06 0C CC 00 00 01 32 31 05 60 83 B4 12 74 96 B2 01 23 16 C0 88 FE 66 E9 02 EA 01 72 01 64 00 C8 AF 49 39 AA 7D
Calculated CRC Value	4939AA7D

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	5.2

© Service de l'Information Aéronautique, France

RNP RWY 30R

RMK	*GNSS only*								MAG VAR 2025 2,3°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	-	ESPIG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MT400	IF	MT400	-	-	-	-	-	3000	6000	190	-	1.0
	TF	IT30R	-	213	214.9	3.5	-	-	4000	-	-	1.0
INA ESPIG	IF	ESPIG	-	-	-	-	-	-	4000	220	-	1.0
	TF	MT600	-	212	214.7	4.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	ASTEG	-	117	119.2	4.3	-	-	-	190	-	1.0
	TF	IT30R	-	032	034.6	4.1	-	-	-	-	-	1.0
INA ASTEG	IF	ASTEG	-	-	-	-	-	-	6000	190	-	1.0
	TF	IT30R	-	032	034.6	4.1	-	-	4000	-	-	1.0
APCH	IF	IT30R	-	-	-	-	-	-	4000	-	-	1.0
	TF	FT30R	-	303	304.9	4.7	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	RW30R	Y	303	304.8	6.1	-	-	-	-	-3,0°/50	0.3
	TF	MT630	Y	302	304.7	2.2	-	-	-	-	-	1.0
	DF	MT631	-	-	-	-	R	-	-	190	-	1.0
	TF	MT632	-	132	134.2	5.7	-	-	3000	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 30 R

Input data

Operation Type	**0**
SBAS Provider	**1 (EGNOS)**
Airport Identifier	**LFMT**
Runway	**30**
Runway Letter	**1 (Right)**
Approach Performance Designator	**0**
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	**0**
Reference Path Identifier	**E30A**
LTP/FTP Latitude	**433421.9680N**
LTP/FTP Longitude	**0035855.9810E**
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	**51.5**
FPAP Latitude	**433510.0000N**
Delta FPAP Latitude (seconds)	**48.0320**
FPAP Longitude	**0035720.5700E**
Delta FPAP Longitude (seconds)	**-95.4110**
Threshold Crossing Height	**50.0**
TCH Units Selector	**0 (feet)**
Glidepath Angle (degrees)	**3.00**
Course Width (metres)	**105.00**
Length Offset (metres)	**0**
HAL (metres)	**40.0**
VAL (metres)	**35.0**

Output data

Data Block	**10 14 0D 06 0C 5E 00 00 01 30 33 05 20 0C B3 12 DA 7F B5 01 03 16 40 77 01 9A 16 FD F4 01 2C 01 64 00 C8 AF 65 B7 7A 24**
Calculated CRC Value	**65B77A24**

Required Additional Data

ICAO Code	**LF**
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	1.8
FPAP Orthometric Height (metres)	1.8

© SIA

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV NORD RWY 12L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C,D)

SID RNAV NORD RWY 12L

RMK	GNSS *or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.6°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)
MEN 8L											
-	CA	-	-	123	124.8	-	-	520	520	-	1.0
-	CF	MT131	-	015	017.0	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	SIMAR	-	309	310.8	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	MEN	-	329	330.5	55.1	-	-	-	-	1.0
NG 8L											
-	CA	-	-	123	124.8	-	-	520	520	-	1.0
-	CF	MT131	-	015	017.0	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	NG	-	047	048.2	19.6	-	-	-	-	1.0
ETREK 8L											
-	CA	-	-	123	124.8	-	-	520	520	-	1.0
-	CF	MT131	-	015	017.0	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	MT137	-	019	020.2	3.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	EMBAM	-	019	020.2	20.6	-	FL 150	-	-	1.0
-	TF	ORTUX	-	011	012.8	8.8	-	FL 200	-	-	1.0
-	TF	ETREK	-	011	012.9	63.4	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV NORD RWY 12L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV NORD RWY 12L

RMK	GNSS *or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.6°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)
MTL 8L											
-	CA	-	-	123	124.8	-	-	520	520	-	1.0
-	CF	MT131	-	015	017.0	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	MT137	-	019	020.2	3.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	EMBAM	-	019	020.2	20.6	-	FL 150	-	-	1.0
-	TF	MTL	-	033	034.5	39.3	-	-	-	-	1.0
ETREK 8E											
-	CA	-	-	123	124.8	-	-	520	520	-	1.0
-	CF	MT131	-	015	017.0	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	NG	-	047	048.2	19.6	-	FL100	-	-	1.0
-	TF	EDODU	-	019	020.9	11.3	-	FL 150	-	-	1.0
-	TF	MTL	-	019	021.0	33.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	ETREK	-	349	351.0	38.4	-	-	-	-	1.0
MTL 8E											
-	CA	-	-	123	124.8	-	-	520	520	-	1.0
-	CF	MT131	-	015	017.0	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	NG	-	047	048.2	19.6	-	FL 100	-	-	1.0
-	TF	EDODU	-	019	020.9	11.3	-	FL 150	-	-	1.0
-	TF	MTL	-	019	021.0	33.6	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV SUD RWY 12L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV SUD RWY 12L

RMK	GNSS ou DME/DME(IRU requis)						MAG VAR 2020 1,6°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)
MARRI 8L											
-	CF	MT130	Yes	123	124.7	2.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	MARRI	-	115	116.7	21.8	-	-	-	-	1.0
PPG 8L											
-	CF	MT130	Yes	123	124.7	2.5	-	-	-	-	1.0
-	DF	MT132	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	PPG	-	223	224.7	63.5	-	-	-	-	1.0
KELAM 8L											
-	CF	MT130	Yes	123	124.7	2.5	-	-	-	-	1.0
-	DF	MT132	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	ZR	-	246	247.6	28.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	SUAN	-	241	243.0	17.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	KELAM	-	241	243.0	3.0	-	-	-	-	1.0
MASAM 8L											
-	CF	MT130	Yes	123	124.7	2.5	-	-	-	-	1.0
-	DF	MT132	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	-	MT133	-	277	278.2	17.8	-	-	-	-	1.0
-	-	MASAM	-	264	265.2	53.6	-	-	-	-	1.0
BRUSC 8L											
-	CF	MT130	Yes	123	124.7	2.5	-	-	-	-	1.0
-	DF	MT132	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	BRUSC	-	290	291.4	39.9	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV RWY 30R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 30R											
RMK	GNSS ou DME/DME(IRU requis)						MAG VAR 2020 1.6°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)
BRUSC 8R											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT134	-	329	330.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	MT135	-	273	274.5	6.0	L	-	-	-	1.0
-	TF	BRUSC	-	273	274.4	31.7	L	-	-	-	1.0
MEN 8R											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT134	-	329	330.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	SIMAR	-	329	330.6	7.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	MEN	-	329	330.5	55.1	-	-	-	-	1.0
KELAM 8R											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT134	-	329	330.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	MT135	-	273	274.5	6.0	L	-	-	-	1.0
-	TF	KELAM	-	228	230.1	50.0	L	-	-	-	1.0
NG 8R											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT136	-	053	054.1	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	NG	-	052	053.7	20.2	-	-	-	-	1.0
MARRI 8R											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT136	-	053	054.1	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	VARES	-	125	126.3	15.8	R	-	-	-	1.0
-	TF	MARRI	-	135	137.0	9.7	-	-	-	-	1.0
ETREK 8R											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT136	-	053	054.1	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	MT137	-	052	053.8	3.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	EMBAM	-	019	020.2	20.6	-	FL150	-	-	1.0
-	TF	ORTUX	-	011	012.8	8.8	-	FL 200	-	-	1.0
-	TF	ETREK	-	011	012.9	63.4	-	-	-	-	1.0
MTL 8R											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT136	-	053	054.1	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	MT137	-	052	053.8	3.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	EMBAM	-	019	020.2	20.6	-	FL 150	-	-	1.0
-	TF	MTL	-	033	034.5	39.3	-	-	-	-	1.0
ETREK 8D											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT136	-	053	054.1	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	NG	-	052	053.7	20.2	-	FL 100	-	-	1.0
-	TF	EDODU	-	019	020.9	11.3	-	FL 150	-	-	1.0
-	TF	MTL	-	019	021.0	33.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	ETREK	-	349	351.0	38.4	-	-	-	-	1.0
MTL 8D											
-	CA	-	-	303	304.7	-	-	500	500	-	1.0
-	CF	MT136	-	053	054.1	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	NG	-	052	053.7	20.2	-	FL 100	-	-	1.0
-	TF	EDODU	-	019	020.9	11.3	-	FL 150	-	-	1.0
-	TF	MTL	-	019	021.0	33.6	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

MONTPELLIER MEDITERRANEE
STAR RNAV RWY ALL
(Protégée pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY ALL

RMK	GNSS *only*						MAG VAR 2020 1.6°E			REF NAVAID :	
Procedure Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
ESPIG	-	ESPIG	-	-	-			-	-	-	-
GIGNA 7K											
-	IF	GIGNA	-	-	-			5000	-	-	-
-	TF	PINAN	-	117	118.9	10.8	-	4000	-	-	1.0
-	TF	MT700	-	117	119.0	12.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	ASTEG	-	118	119.2	7.3	-	2000	6000	190	1.0

© SIA

MONTPELLIER MEDITERRANEE
Fréquences / *Frequencies*

Avertissement :

Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.
Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

Warning :

The frequencies can be used differently of the standard assignment below, in particular at night, in the event of breakdown or a the time of maintenance work.
A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.

ATIS MONTPELLIER		124.130
TWR MONTPELLIER	Sol / *Ground*	121.955
	Tour secteur Nord / *Tower North sector*	118.780 RWY 12L/30R
	Tour secteur Sud / *Tower South sector*	118.205 RWY 12R/30L ou sur instructions ATC / *or with ATC instructions*
APP MONTPELLIER	Approche / *Approach*	130.855* - 131.055 *
		120.380 (s)
SIV MONTPELLIER	SIV 1, 1.1 et/*and* 1.2	134.380
	SIV 2 et/*and* 2.1	125.905
	SIV 3	136.625

* Appareils non-équipés 8,33 KHz / *ACFT not equipped with 8.33 KHz* : voir / *see* AD 2 LFMT.23

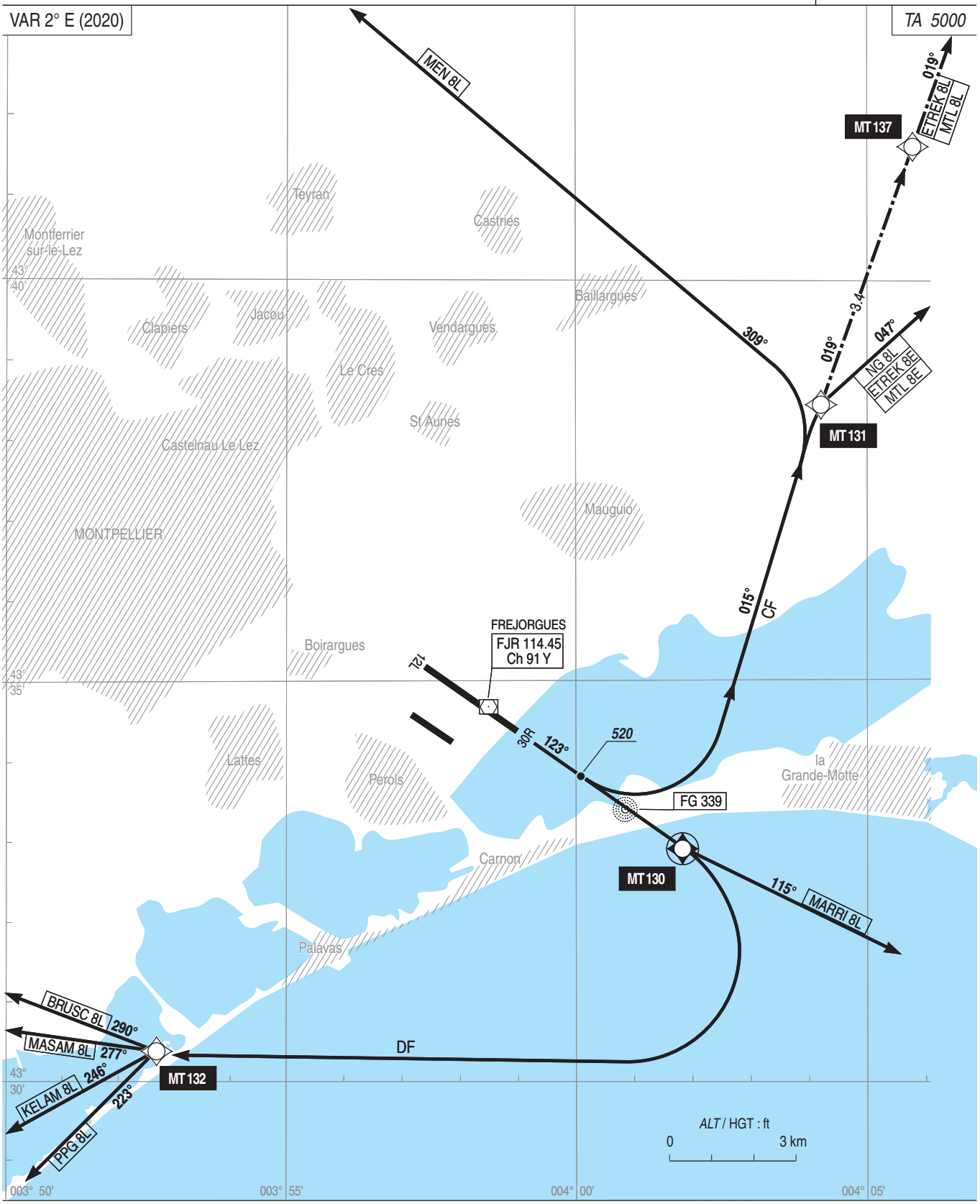
© Service de l'Information Aéronautique, France

MONTPELLIER MEDITERRANEE
Départs initiaux RNAV RWY 12L
RNAV 12L initial departures procedures

ATIS : MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

Sur autorisation du CTL / *On CTL authorization* *
* Voir / *see* AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV NORD INSTR 01

RNAV 1
GNSS ou / *or* DME/DME*
*(IRU requis / *required)*



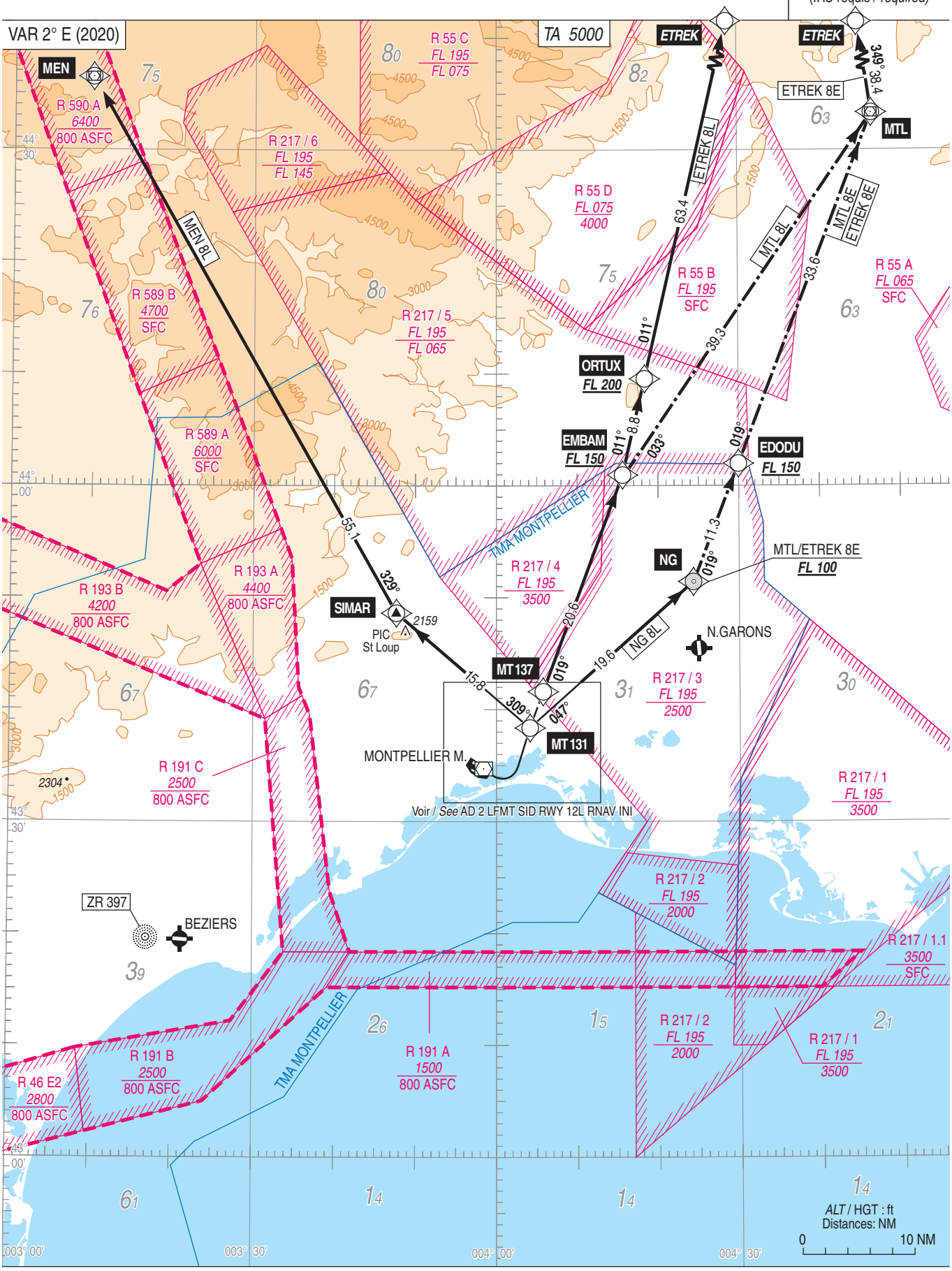
© SIA

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV NORD RWY 12L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS : MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

Sur autorisation du CTL / *On ATC authorization* *
* Voir / *see* AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV NORD INSTR 01

RNAV 1
GNSS ou / *or* DME/DME*
*(IRU requis / *required)*



© SIA

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV NORD RWY 12L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV NORD RWY 12L	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV1, GNSS *or* DME/DME/IRU
Climb gradient	Double contrainte environnement et ATS : dans toutes les phases de montée, pente de 6,5 % jusqu'au FL 070, sauf pour les segments de départs pour lesquels une pente mini supérieure est spécifiée. En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route. Théorique de montée : voir description des SID. *Double constraint : environmental and ATS : during the whole climbing, slope gradient of 6.5 % till FL 070, except departures for which a greater minimum gradient is specified.* *If not possible the pilot must advise control at the run up request.* *Theoretical climb gradient : see SID description.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*
	NUISANCES : appliquer les procédures moindres nuisances (AD 2 LFMT-21). VITESSE : FL < 100, MAX IAS 250 kt. *NOISE POLLUTION : comply with noise abatement procedures (AD 2 LFMT-21).* *SPEED : FL < 100, MAX IAS 250 kt.*

SID	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
MEN 8L	Monter dans l'axe. A *520* ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis SIMAR et MEN. *Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then SIMAR and MEN.*	3000	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à 2000 ft puis 6,5 % MNM jusqu'au FL 070. *ATS Slope : 7.5 % MNM up to 2000 ft then 6.5 % up to FL 070.*
NG 8L	Monter dans l'axe. A *520* ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis NG. *Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then NG.*	3000	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à 2000 ft puis 6,5 % MNM jusqu'au FL 070. *ATS Slope : 7.5 % MNM up to 2000 ft then 6.5 % up to FL 070.*
ETREK 8L	Monter dans l'axe. A *520* ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis MT137, EMBAM, ORTUX et ETREK. *Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then MT137, EMBAM, ORTUX and ETREK.*	3000	Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL 200. FL 150 MNM à EMBAM. FL 200 MNM à ORTUX. *ATS slope : 9 % MNM up to FL 200.* *FL 150 MNM at EMBAM.* *FL 200 MNM at ORTUX.*
MTL 8L **RFL < FL 195** **(1)**	Monter dans l'axe. A *520* ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis MT137, EMBAM et MTL. *Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then MT137, EMBAM and MTL.*	3000	Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL 150. FL 150 MNM à EMBAM. *ATS slope : 9 % MNM up to FL 150.* *FL 150 MNM at EMBAM.*
ETREK 8E **(2)**	Monter dans l'axe. A *520* ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis NG, EDODU, MTL et ETREK. *Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then NG, EDODU, MTL and ETREK.*	3000	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU. FL 100 MNM à NG. FL 150 MNM à EDODU. *ATS Slope : 7.5 % MNM up to EDODU.* *FL 100 MNM at NG.* *FL 150 MNM at EDODU.*
MTL 8E **FL 145 < RFL < FL 195**	Monter dans l'axe. A *520* ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis NG, EDODU et MTL. *Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then NG, EDODU and MTL.*	3000	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU. FL 100 MNM à NG. FL 150 MNM à EDODU. *ATS Slope : 7.5 % MNM up to EDODU.* *FL 100 MNM at NG.* *FL 150 MNM at EDODU.*

(1) Sur autorisation du CTL, uniquement hors activité R55, CTA Rhône 3, 4 et 5 et LF-R217 associées.
CTL authorization required, only outside R55, CTA Rhône 3, 4 and 5 and related LF-R217 activity.

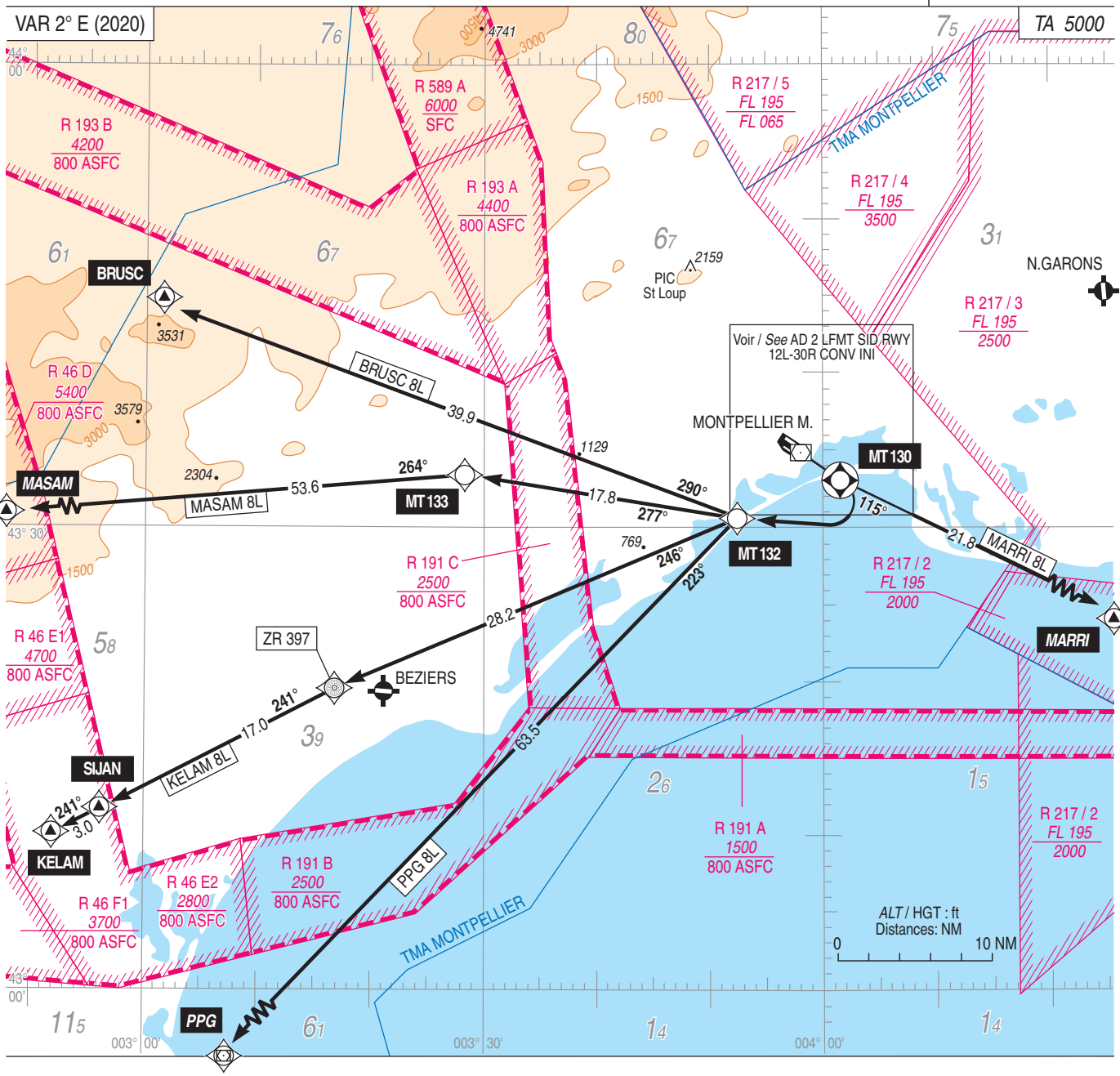
(2) Sur autorisation du CTL, uniquement hors activité CTA Rhône 3, 4 et 5 et LF-R217 associées.
CTL authorization required, only outside CTA Rhône 3, 4 and 5 and related LF-R217 activity.

© Service de l'Information Aéronautique, France

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV SUD RWY 12L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS : MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

RNAV 1
GNSS ou / *or* DME/DME*
*(IRU requis / *required)*



© SIA

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV SUD RWY 12L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

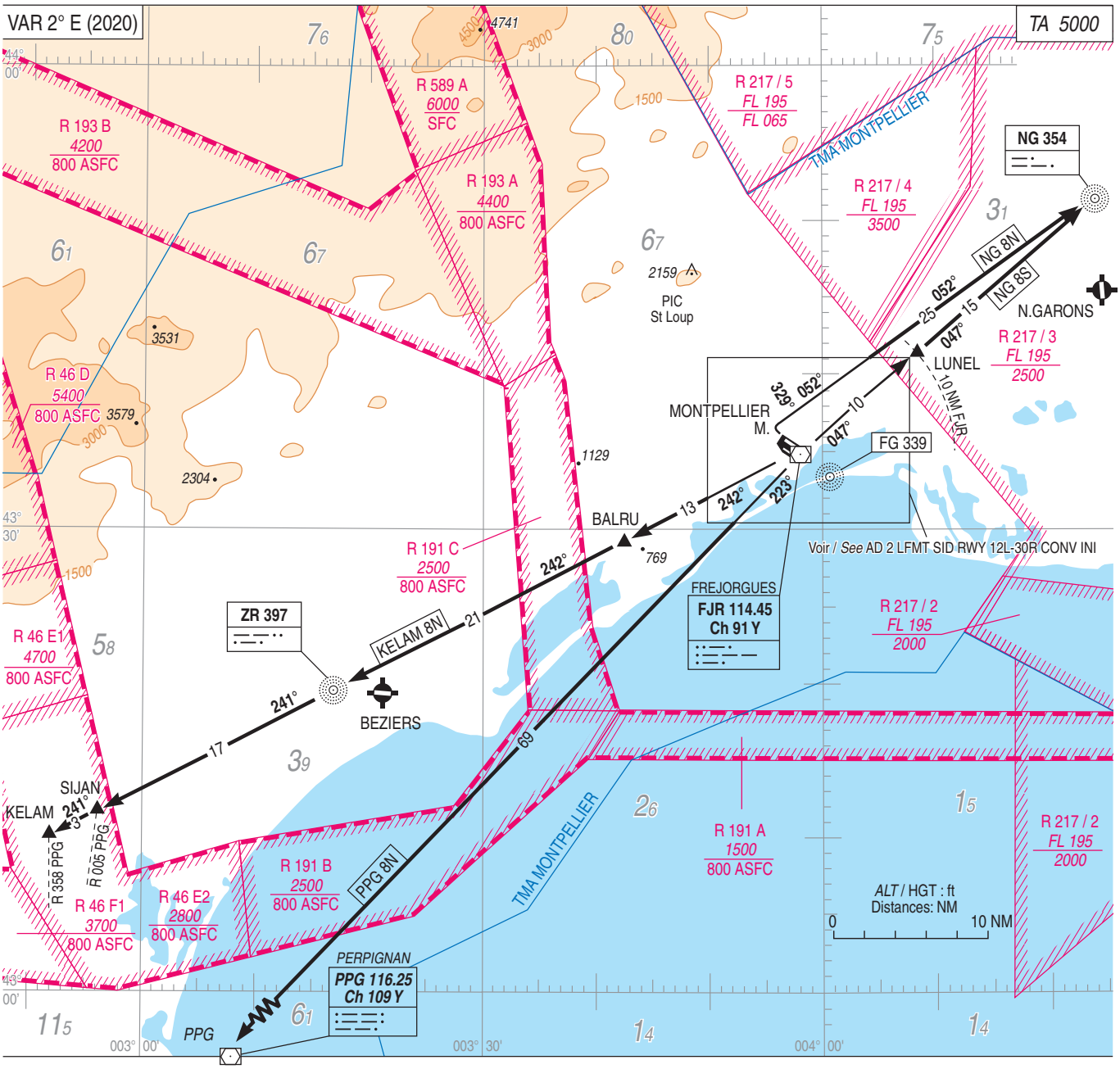
SID RNAV SUD RWY 12L	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV1, GNSS *or* DME/DME/IRU
Climb gradient	Double contrainte environnement et ATS : dans toutes les phases de montée, pente de 6.5% jusqu'au FL 070, sauf pour les segments de départs pour lesquels une pente mini supérieure est spécifiée. - En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route. *Double constraint : environmental and ATS : during the whole climbing, slope gradient of 6.5% till FL 070, except departures for which a greater minimum gradient is specified.* *If not possible the pilot must advise control at the run up request.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* **Consignes générales :** Sauf clairance contraire de l'organisme de contrôle, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact. **Vitesse :** FL < 100, MAX IAS 250 KT. **Nuisances :** Appliquer les procédures moindres nuisances (AD 2 LFMT – 21). ***General instructions:*** *Except opposite instructions, aircraft must comply with each departure specifications.* *In case of impossibility, the pilot must inform ATC at first contact.* ***Speed:*** *FL < 100, MAX IAS 250 KT.* ***Noise pollution:*** *Comply with noise abatement procedures (AD 2 LFMT – 21).*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
PPG 8L	Monter dans l'axe. A MT130 tourner à droite direct vers MT132 puis PPG. *Climb in the axis. At MT130 turn right to MT132 then PPG.*	3000	
KELAM 8L	Monter dans l'axe. A MT130 tourner à droite direct vers MT132 puis ZR, SIJAN et KELAM. *Climb in the axis. At MT130 turn right to MT132 then ZR, SIJAN and KELAM.*	3000	
MASAM 8L	Monter dans l'axe. A MT130 tourner à droite direct vers MT132 puis MT133 et MASAM. *Climb in the axis. At MT130 turn right to MT132 then MT133 and MASAM.*	3000	
BRUSC 8L	Monter dans l'axe. A MT130 tourner à droite direct vers MT132 puis BRUSC. *Climb in the axis. At MT130 turn right to MT132 then BRUSC.*	3000	
MARRI 8L	Monter dans l'axe. A MT130 vers MARRI. *Climb in the axis. At MT130 to MARRI.*	3000	

© Service de l'Information Aéronautique, France

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID CONV RWY 12L / 30R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

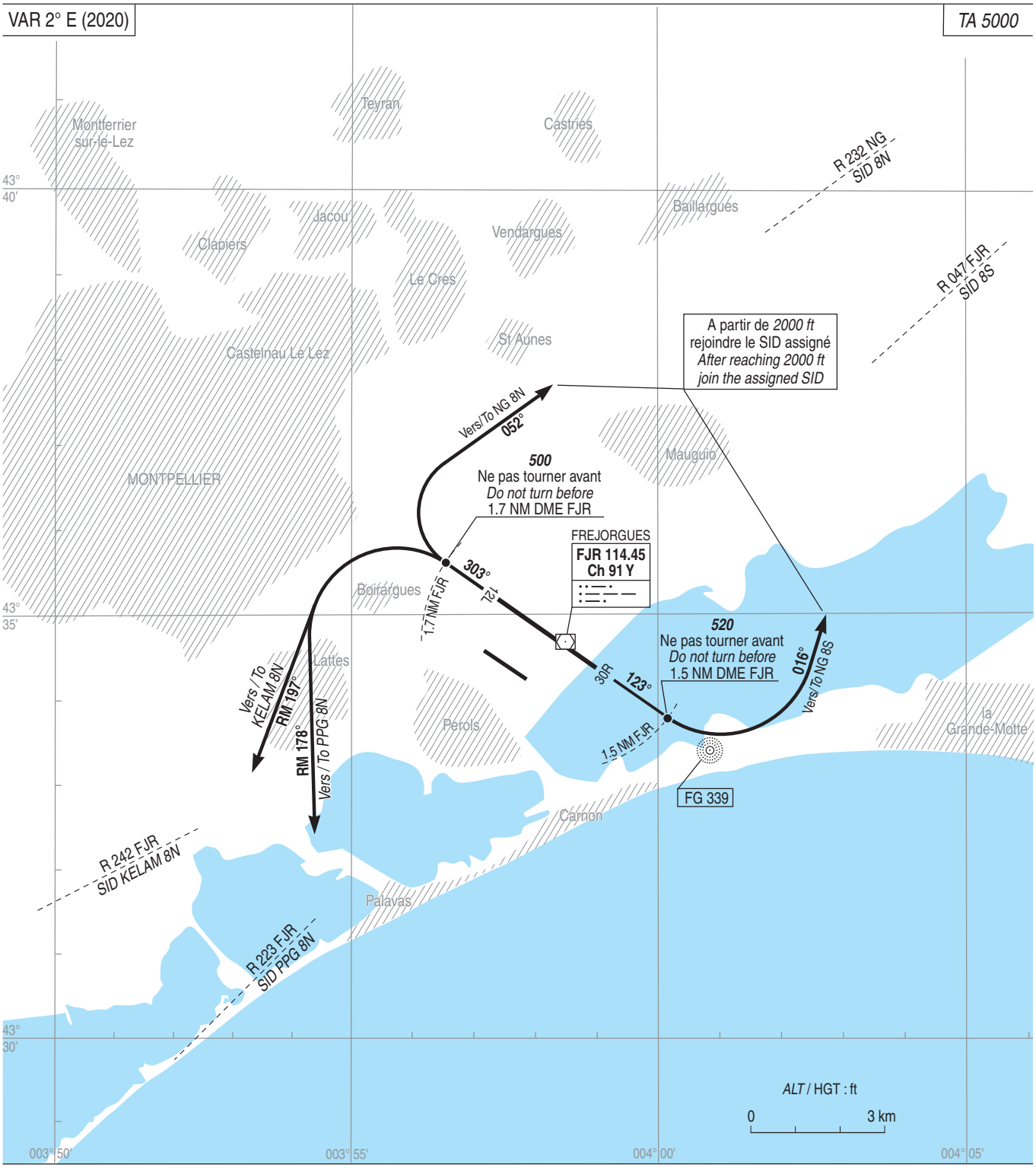
ATIS : MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01



© SIA

MONTPELLIER MEDITERRANEE
Départs initiaux conventionnels RWY 12L / 30R
RWY 12L / 30R conventionnal initial departure

FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01



© SIA

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID CONV RWY 12L / 30R

SID CONV RWY 12L/30R	
CAT	A B C D
PBN Box	-
Climb gradient	Double contrainte environnement et ATS : - Tous départs : 6,5% jusqu'au FL 070. - Départs 12L suivi de virage à gauche : 7,5% jusqu'à 2000 ft, puis 6,5% jusqu'au FL 070. Ces pentes ATS s'appliquent aussi bien aux départs omnidirectionnels qu'aux itinéraires normalisés de départ. Sauf autorisation contraire de l'approche, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées. Dans toutes les phases de montée, et jusqu'au FL 070, la pente minimale de 6,5% doit être adoptée. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route. *Double constraint : environmental and ATS :* - *Every departure : 6.5% until FL 070.* - *Departures RWY 12 followed by left turning : 7.5 % until 2000 ft, then 6.5 % until FL 070.* *These ATS slopes concern multidirectional departures as well as standardized departure routing. Except otherwise instructed by approach, the aircraft must comply with fixed specifications. During the whole climbing, and until FL 070, minimal slope gradient of 6,5 % must be adopted.* *If not possible to adhere to the climb gradient, the pilot must advise control at the start up request.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* **Consignes générales :** Sauf clairance contraire de l'organisme de contrôle, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact. **Vitesse :** FL < 100, MAX IAS 250 KT. **Nuisances :** appliquer les procédures moindres nuisances (AD 2 LFMT – 21). ***General instructions :*** *Except opposite instructions, aircraft must comply with each departure specifications.* *In case of impossibility, the pilot must inform ATC at first contact.* ***Speed :*** *FL < 100, MAX IAS 250 KT.* ***Noise pollution :*** *comply with noise abatement procedures (AD 2 LFMT – 21).*

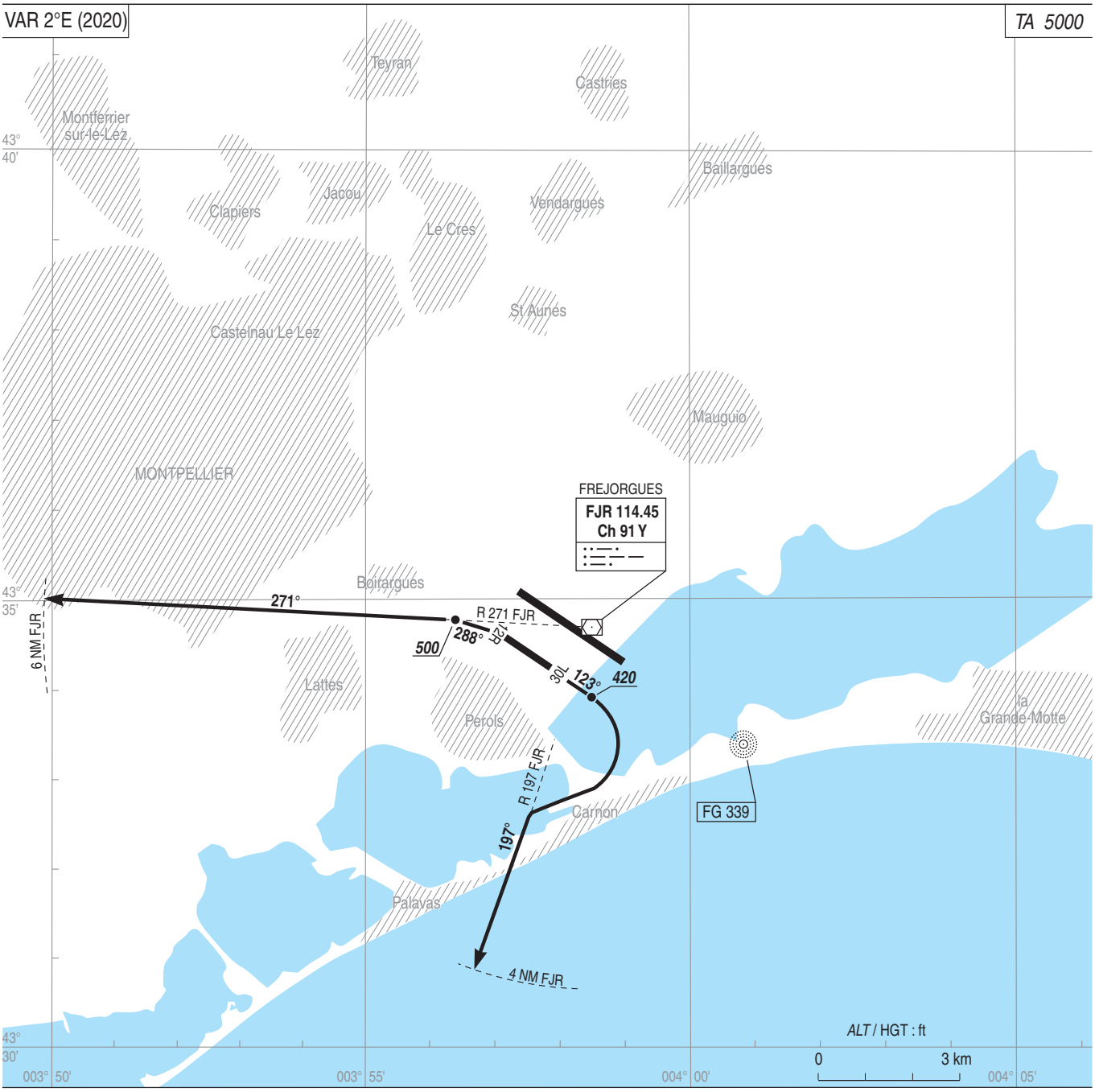
SID	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
NG 8N	Monter dans l'axe. A 500 ft, tourner à droite (ne pas tourner avant 1.7NM FJR) pour intercepter et suivre le R 052 NG (RM 52°) vers NG. Pente théorique de montée : 4.5% jusqu'à 500ft (déterminée par un arbre d'altitude *77*ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM), puis 3.3%. *Climb runway axis. At 500 ft, turn right (do not turn before 1.7NM FJR) to intercept and follow R 052 NG (MAG 052°) to NG.* *Theoretical climb gradient : 4.5% until 500ft (determined by a tree of 77 ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3 NM) , then 3.3%.*	3000	
NG 8S	Monter dans l'axe. A 520 ft, tourner à gauche RM 016° (ne pas tourner avant 1.5NM FJR) pour intercepter et suivre le R 047 NG (RM 47°) vers NG. *Climb runway axis. At 520 ft, turn left MAG 016° (do not turn before 1.5NM FJR) to intercept and follow R 047 NG (MAG 047°) to NG.*	3000	
KELAM 8N	Monter dans l'axe. A 500 ft, tourner à gauche RM 197° (ne pas tourner avant 1.7 NM FJR) pour intercepter et suivre le R 242 FJR (RM 242°) vers BALRU et ZR puis le R 241 ZR (RM 241°) vers SIJAN et KELAM. Pente théorique de montée : 4.5% jusqu'à 500 ft (déterminée par un arbre d'altitude *77*ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM), puis 3.3%. *Climb runway axis. At 500 ft, turn left MAG 197° (do not turn before 1.7 NM FJR) to intercept and follow R 242 FJR (MAG 242°) to BALRU and ZR then R 241 ZR (MAG 241°) to SIJAN and KELAM.* *Theoretical climb gradient : 4.5% until 500 ft (determined by a tree of 77 ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3 NM), then 3.3%.*	3000	
PPG 8N	Monter dans l'axe. A 500 ft, tourner à gauche RM 178° (ne pas tourner avant 1.7 NM FJR) pour intercepter et suivre le R 223 FJR (RM 223°) vers PPG. Pente théorique de montée : 4.5% jusqu'à 500 ft (déterminée par un arbre d'altitude *77*ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM), puis 3.3%. *Climb runway axis. At 500 ft, turn left MAG 178° (do not turn before 1.7 NM FJR) to intercept and follow R 223 FJR (MAG 223°) to PPG.* *Theoretical climb gradient : 4.5% until 500 ft (determined by a tree of 77ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3 NM), then 3.3%.*	3000	

Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures*

RWY 30R :
Monter dans l'axe. A ***500*** *ft*, route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Pente théorique : **4.5**% jusqu'à ***2000*** *ft* (déterminée par un arbre d'altitude *77*ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM puis par le pic Saint Loup d'altitude 2159 ft dans le 330° de la DER à 13 NM), puis **3.3**% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Climb runway axis. At ***500*** *ft, direct route climbing up to enroute safety altitude.*
Theoretical climb : ***4.5****% until* ***2000*** *ft (determined by a tree of 77ft in altitude in the radial 330° of DER, range 0.3 NM then by Pic Saint Loup, summit altitude 2159 ft located 330° and 13NM from DER), then* ***3.9****% until enroute safety altitude.*
RWY 12L :
Monter dans l'axe. A **520** ft, route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Climb runway axis. At ***520*** *ft, direct route climbing up to enroute safety altitude.*

MONTPELLIER MEDITERRANEE
Départs omnidirectionnels type B RWY 12R / 30L
RWY 12R/30L type B omnidirectional departures
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

ATIS : MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01



DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS TYPE B :

RWY 30L :
Monter **RM 288°**. A ***500 ft***, tourner à **gauche** pour rejoindre et suivre en montée le **R 271 FJR** (RM 271°) jusqu'à **6 NM DME FJR**. Ensuite route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Pente théorique de montée : **10.4%** jusqu'à ***200 ft*** (déterminée par un lampadaire d'altitude 44 ft situé dans le 232° de la DER à 185m), puis 3.3% jusqu'à l'alitude de sécurité en route.
Cette pente fait abstraction des obstacles suivants :
- groupe d'arbres d'altitude max 62 ft situés dans le 359° de la DER à 165m (pente induite 15.6%).

RWY 12R :
Monter dans l'axe. A ***420 ft***, tourner à droite en montée pour rejoindre et suivre le **R 197 FJR** (RM 197°) jusqu'à **4 NM DME FJR**. Ensuite route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES TYPE B :

RWY 30L :
*Climb **MAG 288°**. **At 500 ft**, turn **left** to join and follow **R 271 FJR** (MAG 271°) climbing up to **6 NM DME FJR**. Then proceed direct route climbing up to enroute safety altitude.*
*Theoretical climb gradient : **10.4%** up to **200 ft** (determinated by a street light of 44 ft in altitude and located bearing 232° and 185 m from DER), then 3.3% until enroute safety altitude.*

This gradient does not take into account the following obstacles :
- group of trees of 62 ft max in altitude located bearing 359° and 165 m from DER (gradient 15.6%).

RWY 12R :
*Climb on track. At **420 ft**, turn right climbing to join and follow **R 197 FJR** (MAG 197°) up to **4 NM DME FJR**. Then proceed direct route climbing up to enroute safety altitude.*

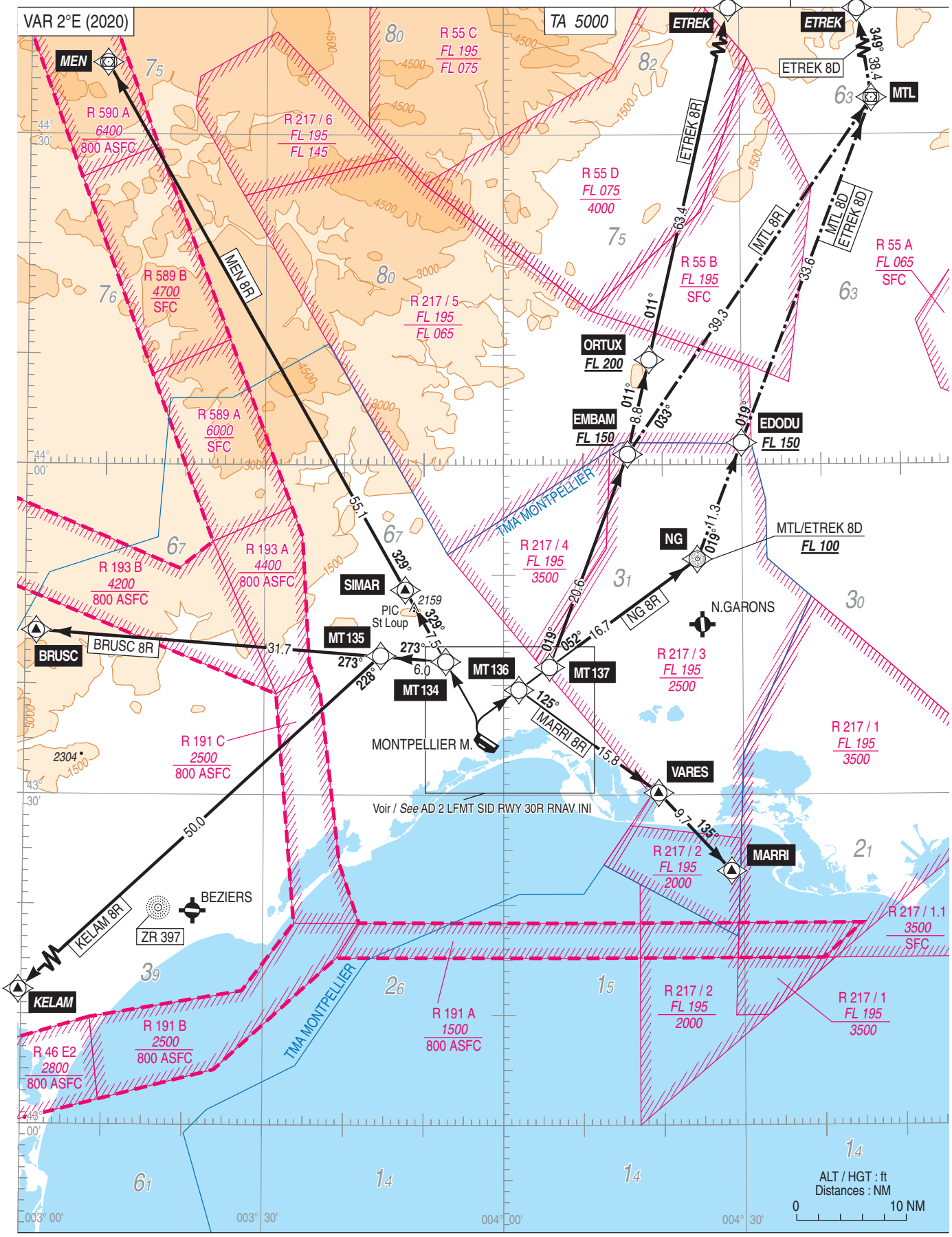
© SIA

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV RWY 30R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS : MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

Sur autorisation du CTL / *On ATC authorization* *
* Voir / *see* AD 2 LFMT SID RWY30R RNAV INSTR 01

RNAV 1
GNSS ou / *or* DME/DME*
*(IRU requis / *required)*



© SIA

MONTPELLIER MEDITERRANEE
Départs initiaux RNAV RWY 30R
RNAV 30R initial departures procedures

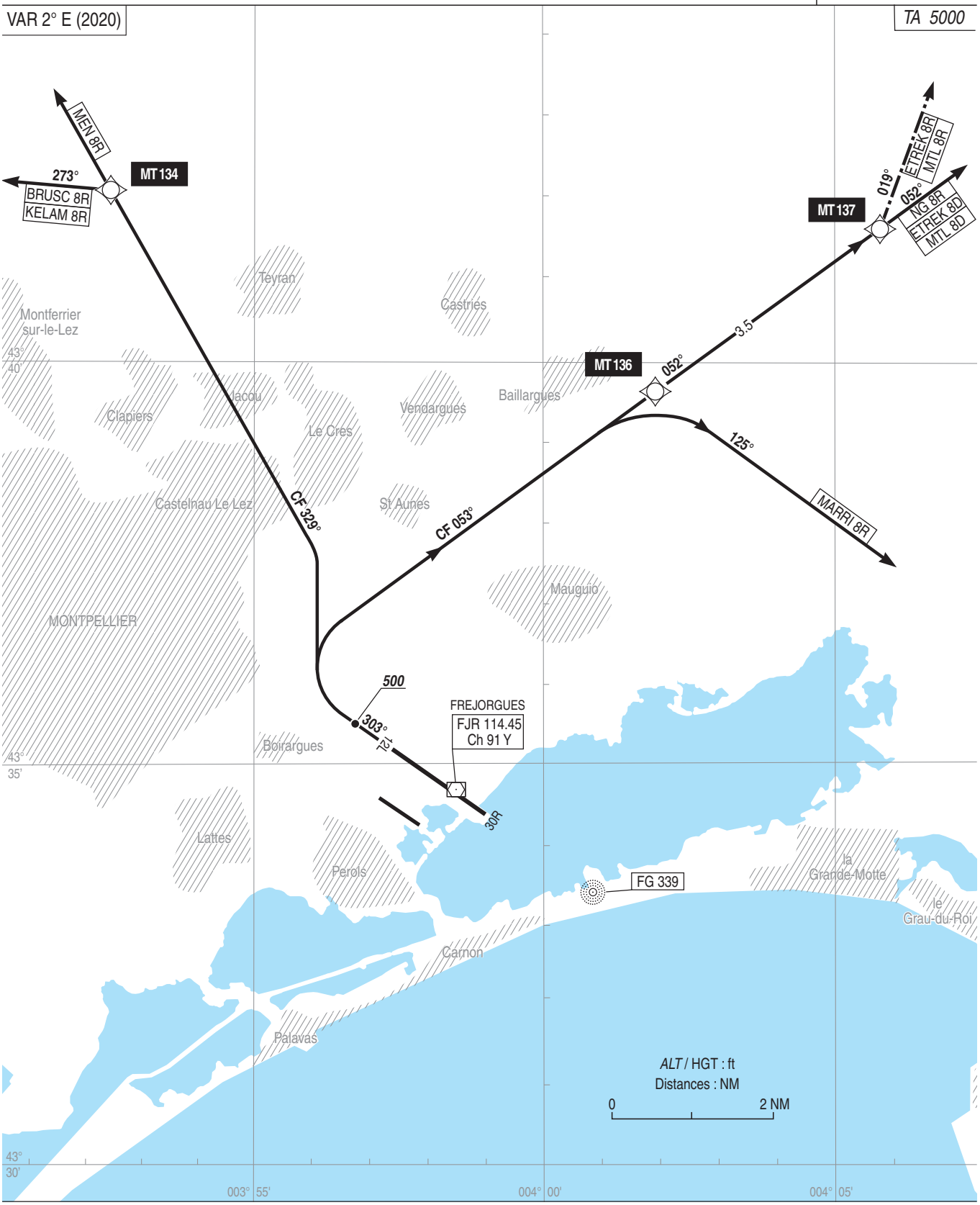
ATIS : MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

Sur autorisation du CTL / *On CTL authorization* *
* Voir / *see* AD 2 LFMT SID RWY30R RNAV INSTR 01

RNAV 1
GNSS ou / *or* DME/DME*
*(IRU requis / *required)*

VAR 2° E (2020)

TA 5000



© SIA

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV RWY 30 R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 30R	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV1, GNSS *or* DME/DME/IRU
Climb gradient	Double contrainte environnement et ATS : dans toutes les phases de montée, pente de 6,5 % jusqu'au FL 070, sauf pour les segments de départs pour lesquels une pente mini supérieure est spécifiée. - En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route. - Théorique de montée : 4,5 % jusqu'à *500* ft (déterminée par un arbre d'altitude *77* ft dans le 332° de la DER à 0.3NM), puis 3,3 %. *Double constraint : environmental and ATS : during the whole climbing, slope gradient of 6.5 % till FL 070, except departures for which a greater minimum gradient is specified.* *- If not possible the pilot must advise control at the run up request.* *Theoretical climb gradient : 4.5 % up to 500 ft (determined by a tree of 77 ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3NM), then 3.3 %.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*
	NUISANCES : appliquer les procédures moindres nuisances (AD 2 LFMT-21). VITESSE : FL < 100, MAX IAS 250 kt. *NOISE POLLUTION : comply with noise abatement procedures (AD 2 LFMT-21).* *SPEED : FL < 100, MAX IAS 250 kt.*

SID	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
BRUSC 8R	Monter dans l'axe. A *500* ft tourner à droite pour rejoindre au plus tôt route 329° vers MT134 puis MT135 et BRUSC. *Climb in the axis. At 500 ft turn right to join ASAP route 329° to MT134 then BRUSC.*	5000	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL 070. *ATS slope : 6.5 % MNM up to FL 070.*
MEN 8R	Monter dans l'axe. A *500* ft tourner à droite pour rejoindre au plus tôt route 329° vers MT134 puis SIMAR et MEN. Pente minimale de montée : 4,5 % jusqu'à MT134 puis 3,3 %. Cette pente est déterminée par un arbre d'altitude *77* ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM puis par le Pic Saint Loup de 2159 ft d'altitude au sommet et à 13 NM de la DER. *Climb in the axis. At 500 ft turn right to join ASAP route 329° to MT134 then MEN.* *Minimal theorical climb gradient : 4.5 % up to MT134 then 3.3 %.* *This slope is determined by a tree of 77 ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3 NM then by the Pic Saint Loup summit altitude, 2159 ft, located at 13 NM from the DER*	5000	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL 070. *ATS slope : 6.5 % MNM up to FL 070.*
KELAM 8R	Monter dans l'axe. A *500* ft tourner à droite pour rejoindre au plus tôt route 329° vers MT134 puis MT135 et KELAM. *Climb in the axis. At 500 ft turn right to join ASAP route 329° to MT134 then MT135 and KELAM.*	5000	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL 070. *ATS slope : 6.5 % MNM up to FL 070.*
NG 8R	Monter dans l'axe. A *500* ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis NG. *Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then NG.*	3000	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL 070. *ATS slope : 6.5 % MNM up to FL 070.*
MARRI 8R	Monter dans l'axe. A *500* ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis VARES et MARRI. *Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then VARES and MARRI.*	3000	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL 070. *ATS slope : 6.5 % MNM up to FL 070.*
ETREK 8R	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis MT137, EMBAM, ORTUX et ETREK. *Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then MT137, EMBAM, ORTUX and ETREK.*	3000	Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL 200. FL150 MNM à EMBAM. FL 200 MNM à ORTUX. *ATS slope : 9 % MNM up to FL 200.* *FL 150 MNM at EMBAM.* *FL 200 MNM at ORTUX.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV RWY 30R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 30R			
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
MTL 8R **RFL < FL 195** **(1)**	Monter dans l'axe. A *500* ft AAL tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis MT137, EMBAM et MTL. *Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then MT137, EMBAM and MTL.*	3000	Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL 150. FL 150 MNM à EMBAM. *ATS slope : 9 % MNM up to FL 150.* *FL 150 MNM at EMBAM.*
ETREK 8D	Monter dans l'axe. A *500* ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis NG, EDODU, MTL et ETREK. *Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then NG, EDODU, MTL and ETREK.*	3000	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU. FL 100 MNM à NG. FL 150 MNM à EDODU. *ATS slope : 7.5 % MNM up to EDODU.* *FL 100 MNM at NG.* *FL 150 MNM at EDODU.*
MTL 8D **FL 145 < RFL< FL 195**	Monter dans l'axe. A *500* ft tourner à right pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis NG, EDODU et MTL. *Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then NG, EDODU and MTL.*	3000	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU. FL 100 MNM à NG. FL 150 MNM à EDODU. *ATS slope : 7.5 % MNM up to EDODU.* *FL 100 MNM at NG.* *FL 150 MNM at EDODU.*

(1) Sur autorisation du CTL, uniquement hors activité R55, CTA Rhône 3, 4 et 5 et LF-R217 associées.
CTL authorization required, only outside R55, CTA Rhône 3, 4 and 5 and related LF-R217 activity.

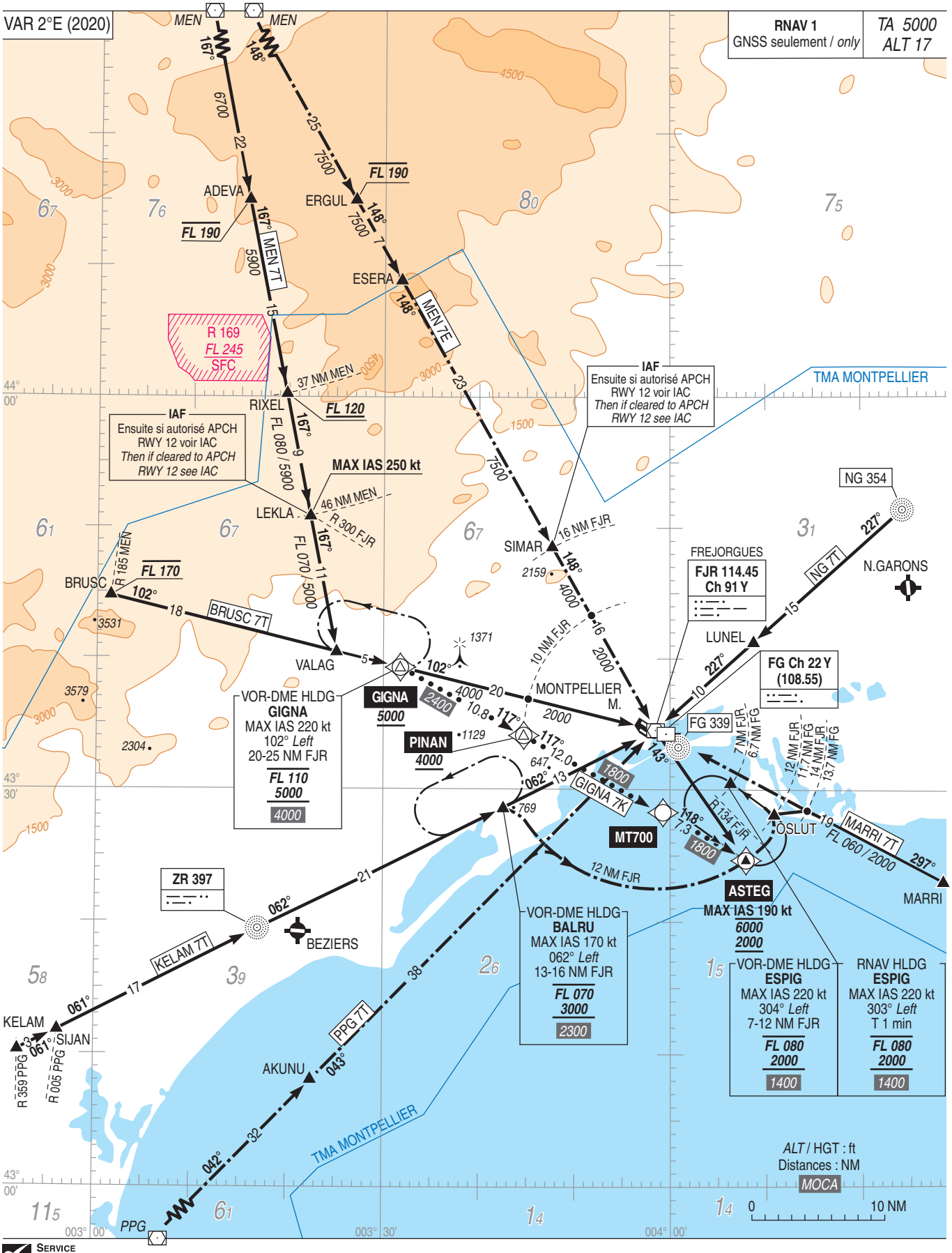
(2) Sur autorisation du CTL, uniquement hors activité CTA Rhône 3, 4 et 5 et LF-R217 associées.
CTL authorization required, only outside CTA Rhône 3, 4 and 5 and related LF-R217 activity

© Service de l'Information Aéronautique, France

MONTPELLIER MEDITERRANEE
STAR RNAV CONV
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

Sur clairance CTL / *On ATC clearance*
RNAV 1
Sur clairance CTL / *On ATC clearance*

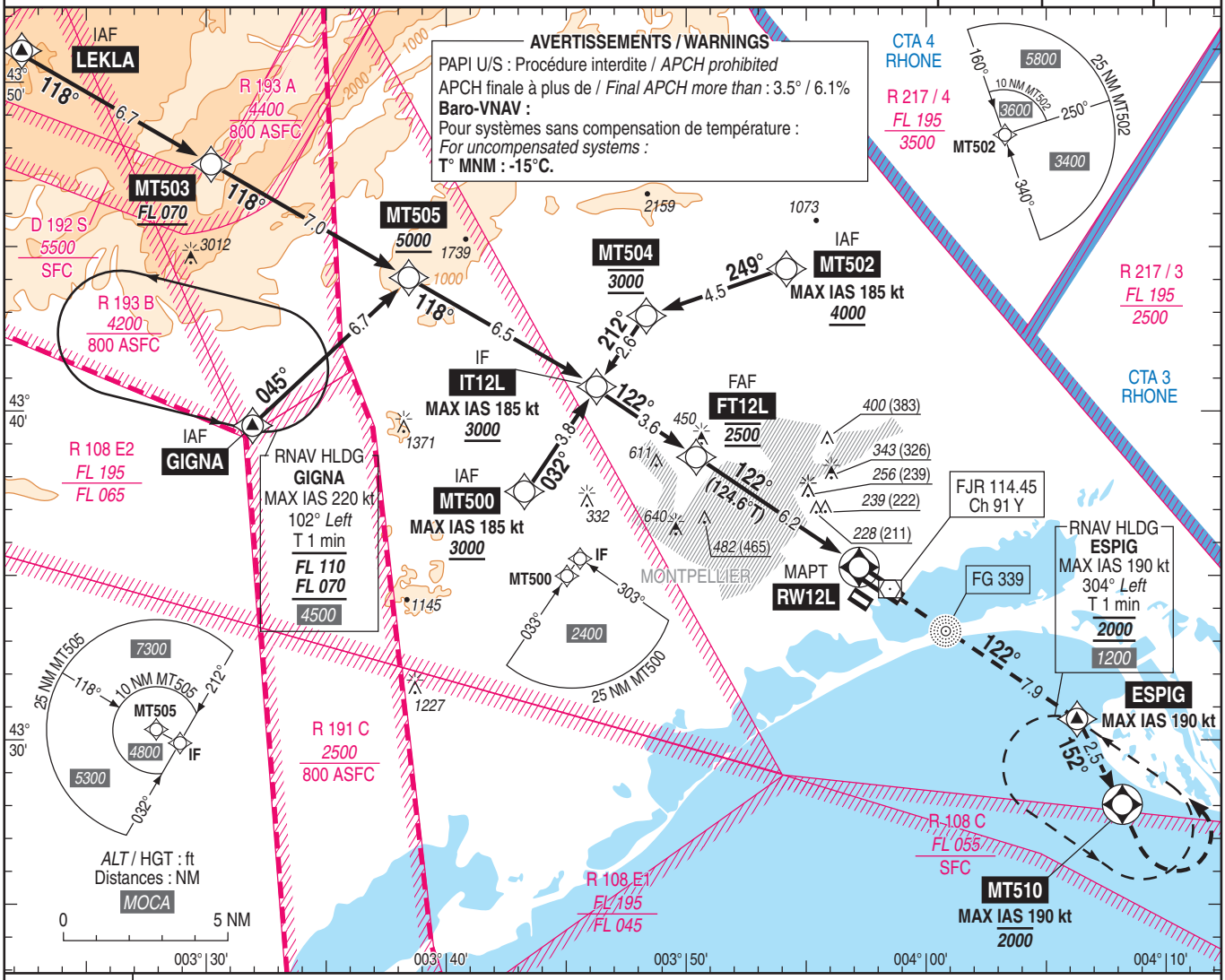


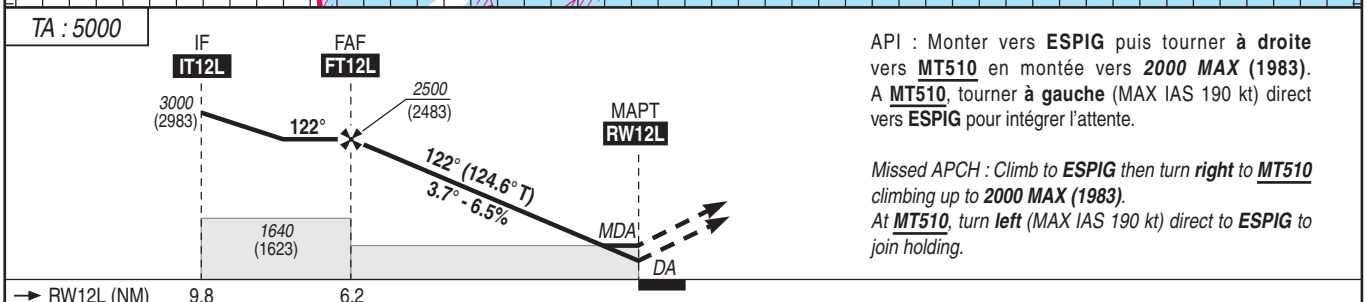
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 17, ***THR : 17 (1 hPa)***

MONTPELLIER MEDITERRANEE
RNP RWY12L

FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01	**RNP APCH**	**EGNOS Ch 76994 E12A** TCH : 49	VAR 2° E (2025)





API : Monter vers **ESPIG** puis tourner **à droite** vers **MT510** en montée vers ***2000 MAX*** **(1983)**. A **MT510**, tourner **à gauche** (MAX IAS 190 kt) direct vers **ESPIG** pour intégrer l'attente.

Missed APCH : Climb to ***ESPIG*** *then turn* ***right*** *to* ***MT510*** *climbing up to* ***2000 MAX (1983)****.*
At ***MT510****,* ***left*** *(MAX IAS 190 kt) direct to* ***ESPIG*** *to join holding.*

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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***270*** (250)	1300	198	***440*** (430)	1500	322	***650*** (630)	1500	630	***650*** (630)	1500	630
B			215	***460*** (440)	1500	336	***650*** (630)	1500	630	***650*** (630)	1600	630
C			226	***470*** (450)	2100	346	***830*** (810)	2400	807	***830*** (810)	2400	807
D			240	***480*** (460)	2100	357	***850*** (840)	2400	832	***850*** (840)	3600	832

DIST RW12L					
NM	6	5	4	3	2
ALT (HGT)	***2420*** (2403)	***2030*** (2013)	***1640*** (1623)	***1240*** (1223)	***850*** (833)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes / *Circling prohibited South-West of RWY*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

FAF - MAPT	6.2 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
		5 min 19	4 min 22	3 min 43	3 min 14	2 min 52	2 min 34	2 min 19	2 min 01
VSP (ft/min)		455	555	650	750	850	945	1045	1210

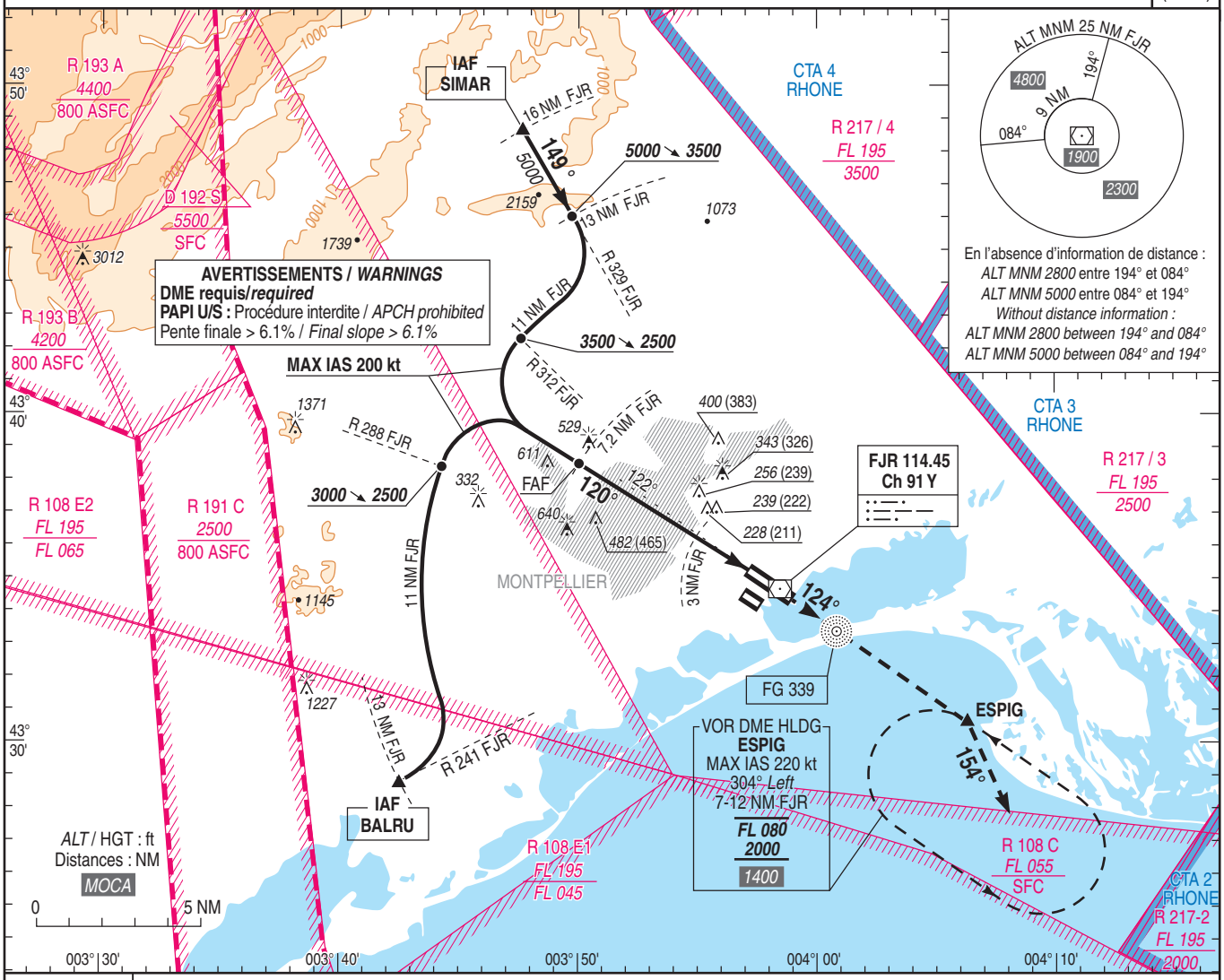
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
***ALT AD : 17 (1 hPa)**, THR : 17*

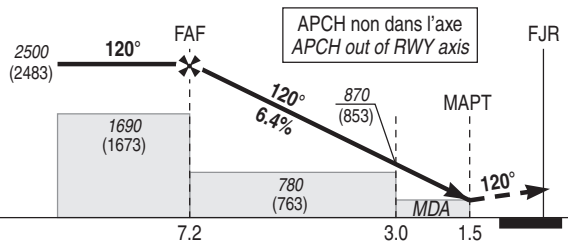
MONTPELLIER MEDITERRANEE
VOR Y RWY 12L

FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

VAR 2° E (2025)



TA : 5000



API : Monter sur **RDL 300° FJR (RM 120°)**. A **FJR**, monter **RDL 124° FJR (RM 124°)** vers ***2000*** (1983) pour intégrer l'attente **ESPIG**.
Monter à *1000* (983) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **RDL 300° FJR (MAG 120°)**. At **FJR**, climb **RDL 124° FJR (MAG 124°)** up to **2000** (1983) to join **ESPIG** holding.*
Climb up to 1000 (983) prior to level acceleration.

→ DME FJR (NM)	7.2	3.0	1.5
→ THR (NM)	6.3	2.1	0.6

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	VOR Y			MVL / *Circling* (1)		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***480*** (460)	1500	457	***630*** (610)	1500	607
B	***480*** (460)	1500	457	***630*** (620)	1600	613
C	***830*** (810)	2400	807	***830*** (810)	2400	807
D	***850*** (840)	2400	832	***850*** (840)	3600	832

DME FJR						
NM	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**
ALT (HGT)	***2420*** (2403)	***2030*** (2013)	***1640*** (1623)	***1250*** (1233)	***870*** (853)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes.
(1) Circling prohibited South-West of RWY.

	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)	450	550	650	750	840	1040	1200

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

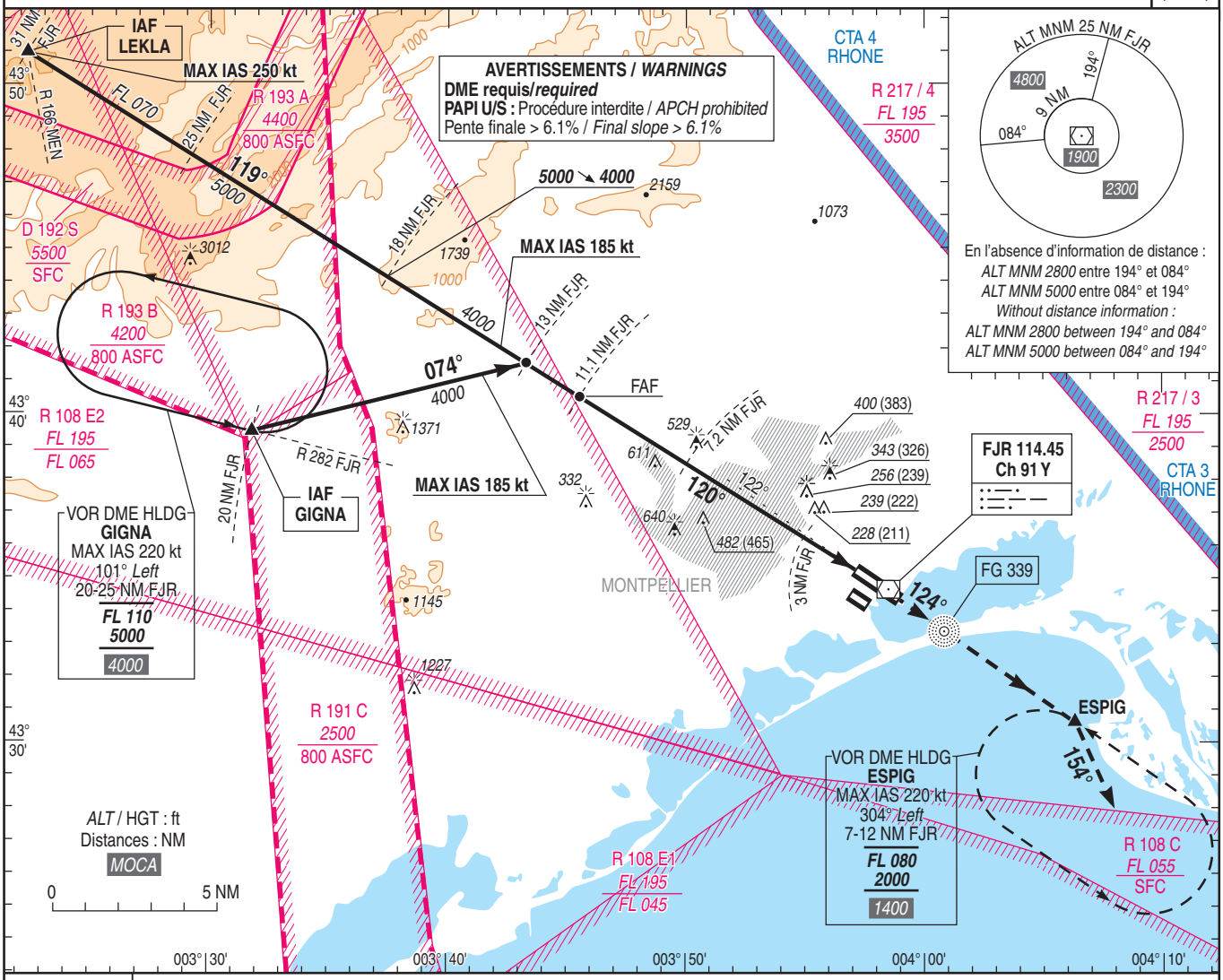
***ALT AD : 17 (1 hPa)**, THR : 17*

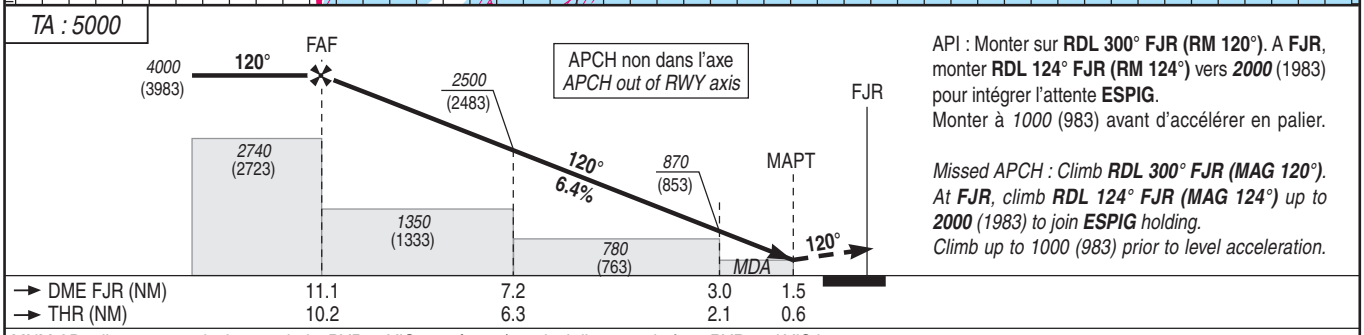
MONTPELLIER MEDITERRANEE

VOR Z RWY 12L

FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

VAR 2° E (2025)





API : Monter sur **RDL 300° FJR (RM 120°)**. A **FJR**, monter **RDL 124° FJR (RM 124°)** vers ***2000*** (1983) pour intégrer l'attente **ESPIG**.
Monter à *1000* (983) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **RDL 300° FJR (MAG 120°)**. At **FJR**, climb **RDL 124° FJR (MAG 124°)** up to **2000** (1983) to join **ESPIG** holding. Climb up to 1000 (983) 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	VOR Z			MVL / *Circling* (1)		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***480*** (460)	1500	457	***630*** (610)	1500	607
B	***480*** (460)	1500	457	***630*** (620)	1600	613
C	***830*** (810)	2400	807	***830*** (810)	2400	807
D	***850*** (840)	2400	832	***850*** (840)	3600	832

DME FJR									
NM	**10**	**9**	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**
ALT (HGT)	***3590*** (3573)	***3200*** (3183)	***2810*** (2793)	***2420*** (2403)	***2030*** (2013)	***1640*** (1623)	***1250*** (1233)	***870*** (853)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes.
(1) Circling prohibited South-West of RWY.

	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)	450	550	650	750	840	1040	1200

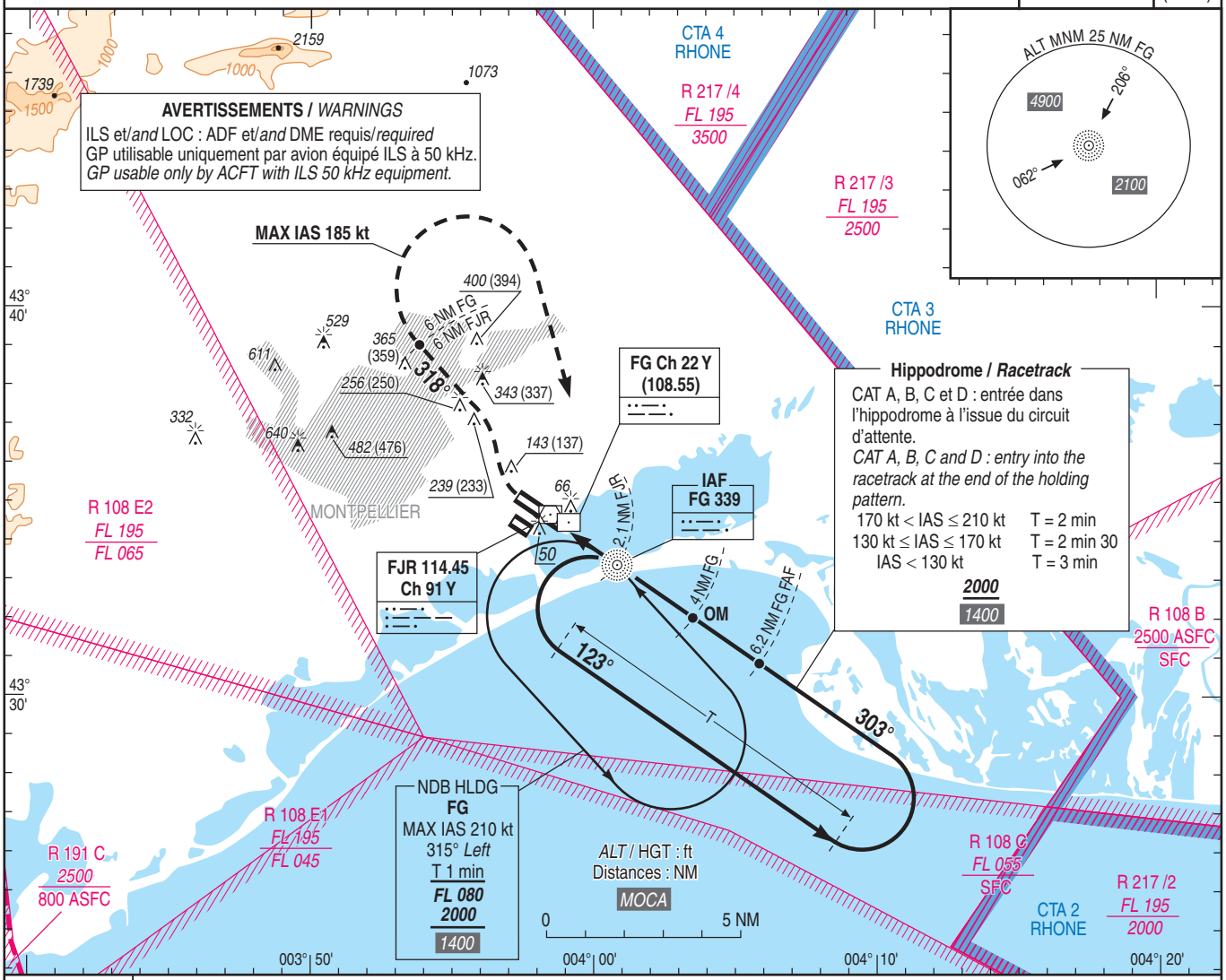
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 17, ***THR : 6 (1 hPa)***

MONTPELLIER MEDITERRANEE
ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 30R

FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

ILS - DME	VAR
FG 108.55	2° E
RDH : 50	(2025)



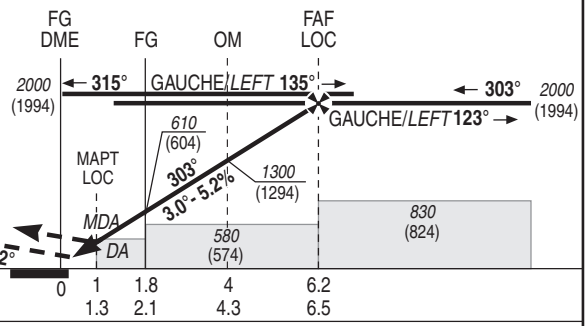
TA : 5000

API ILS : Monter **dans l'axe**. A ***330*** (324), tourner **à droite** pour rejoindre et suivre **R 318 FG (RM 318°)**. A **6 NM DME FG (ou 6 NM DME FJR)**, tourner **à droite** vers **FG** en montée vers ***3000*** (2994). Monter à *1600* (1594) avant d'accélérer en palier.

ILS missed APCH : *Climb* ***straight ahead****. At* ***330*** *(324), turn* ***right*** *to join and follow* ***R 318 FG (MAG 318°).*** *At* ***6 NM DME FG (or 6 NM DME FJR)****, turn* ***right*** *to* ***FG*** *climbing to* ***3000*** *(2994). Climb to 1600 (1594) prior to level acceleration.*

API LOC : Dès l'appareil établi en montée, tourner **à droite** en montée vers ***3000*** (2994) pour rejoindre et suivre **R 318 FG (RM 318°). Ne pas tourner avant le MAPT.** A **6 NM DME FG (ou 6 NM DME FJR)**, tourner **à droite** vers **FG** en montée vers ***3000*** (2994). Monter à *1600* (1594) avant d'accélérer en palier.

LOC missed APCH : *As soon as climb is established, turn* ***right*** *up to* ***3000*** *(2994) to join and follow* ***R 318 FG (MAG 318°). Do not turn before MAPT.*** *At* ***6 NM DME FG (or 6 NM DME FJR)****, turn* ***right*** *to* ***FG*** *climbing to* ***3000*** *(2994). Climb to 1600 (1594) prior to level acceleration.*



DME FG ← (NM)
DME FJR ← (NM)

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

CAT	ILS Y			LOC Y (2)			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***210*** (200)	750	191	***330*** (320)	1000	319	***630*** (620)	1500	618
B	***220*** (210)	750	202				***630*** (630)	1600	624
C	***220*** (210)	750	210				***830*** (820)	2400	818
D	***230*** (220)	800	220				***850*** (850)	3600	843

DME FG					
NM	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1950*** (1944)	***1620*** (1614)	***1300*** (1294)	***970*** (964)	***650*** (644)

DME FJR					
NM	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1850*** (1844)	***1520*** (1514)	***1200*** (1194)	***870*** (864)	***550*** (544)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes / *Circling prohibited South-West of RWY.*
(2) Base OCH LOC : NIL (position MAPT) / *OCH base LOC : NIL (MAPT position).*

FAF - MAPT 5.3 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
	4 min 31	3 min 43	3 min 10	2 min 45	2 min 26	2 min 11	1 min 59	1 min 43
VSP (ft/min)	370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

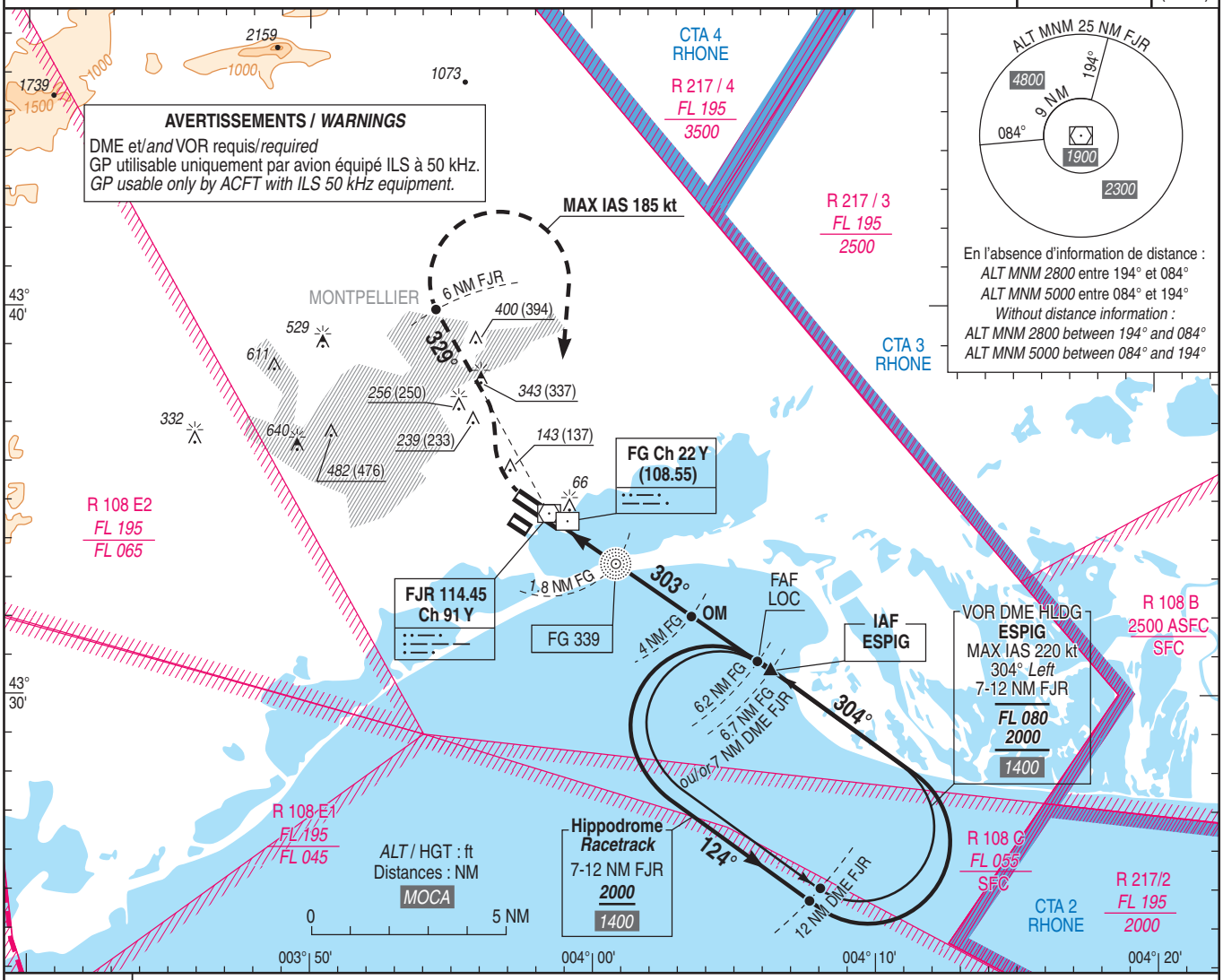
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 17, ***THR : 6 (1 hPa)***

MONTPELLIER MEDITERRANEE

ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 30R

FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

ILS - DME	VAR
FG 108.55	2° E
RDH : 50	(2025)



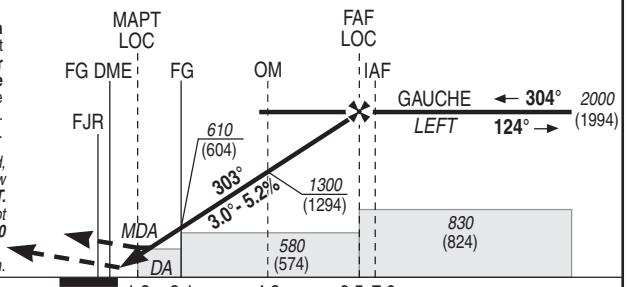
TA : 5000

API ILS : Monter **dans l'axe**. A ***310*** (304), tourner **à droite** en montée vers ***3000*** (2994) pour rejoindre et suivre **RDL 329° FJR (RM 329°)**. A **6 NM DME FJR**, tourner **à droite** pour rejoindre **FJR**. Ensuite, sauf instruction contraire du CTL, rejoindre l'attente **ESPIG à *3000*** (2994).
Monter à *1400* (1394) avant d'accélérer en palier.

ILS missed APCH : *Climb* ***straight ahead****. At* ***310*** *(304), turn* ***right*** *up to* ***3000*** *(2994) to join and follow* ***RDL 329° FJR (MAG 329°).*** *At* ***6 NM DME FJR****, turn* ***right*** *to join* ***FJR****. Then, except opposite ATS clearance, join* ***ESPIG*** *holding at* ***3000*** *(2994).*
Climb up to 1400 (1394) prior to level acceleration.

API LOC : Dès l'appareil établi en montée, tourner **à droite** en montée vers ***3000*** (2994) pour rejoindre et suivre **RDL 329° FJR (RM 329°)**. **Ne pas tourner avant le MAPT.** A **6 NM DME FJR**, tourner **à droite** pour rejoindre **FJR**. Ensuite, sauf instruction contraire du CTL, rejoindre l'attente **ESPIG à *3000*** (2994).
Monter à *1400* (1394) avant d'accélérer en palier.

LOC missed APCH : *As soon as climb is established, turn* ***right*** *up to* ***3000*** *(2994) to join and follow* ***RDL 329° FJR (MAG 329°). Do not turn before MAPT.*** *At* ***6 NM DME FJR****, turn* ***right*** *to join* ***FJR****. Then, except opposite ATS clearance, join* ***ESPIG*** *holding at* ***3000*** *(2994).*
Climb up to 1400 (1394) prior to level acceleration.



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

CAT	ILS Z			LOC Z (2)			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***210*** (200)	750	191	***330*** (320)	1000	319	***630*** (620)	1500	618
B	***220*** (210)	750	202				***630*** (630)	1600	624
C	***220*** (210)	750	210				***830*** (820)	2400	818
D	***230*** (220)	800	220				***850*** (850)	3600	843

DME FG					
NM	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1950*** (1944)	***1620*** (1614)	***1300*** (1294)	***970*** (964)	***650*** (644)

DME FJR					
NM	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1850*** (1844)	***1520*** (1514)	***1200*** (1194)	***870*** (864)	***550*** (544)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes / *Circling prohibited South-West of RWY.*
(2) Base OCH LOC+DME : NIL (position MAPT) / *OCH base LOC+DME : NIL (MAPT position).*

FAF - MAPT 5.3 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
	4 min 31	3 min 43	3 min 10	2 min 45	2 min 26	2 min 11	1 min 59	1 min 43
VSP (ft/min)	370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

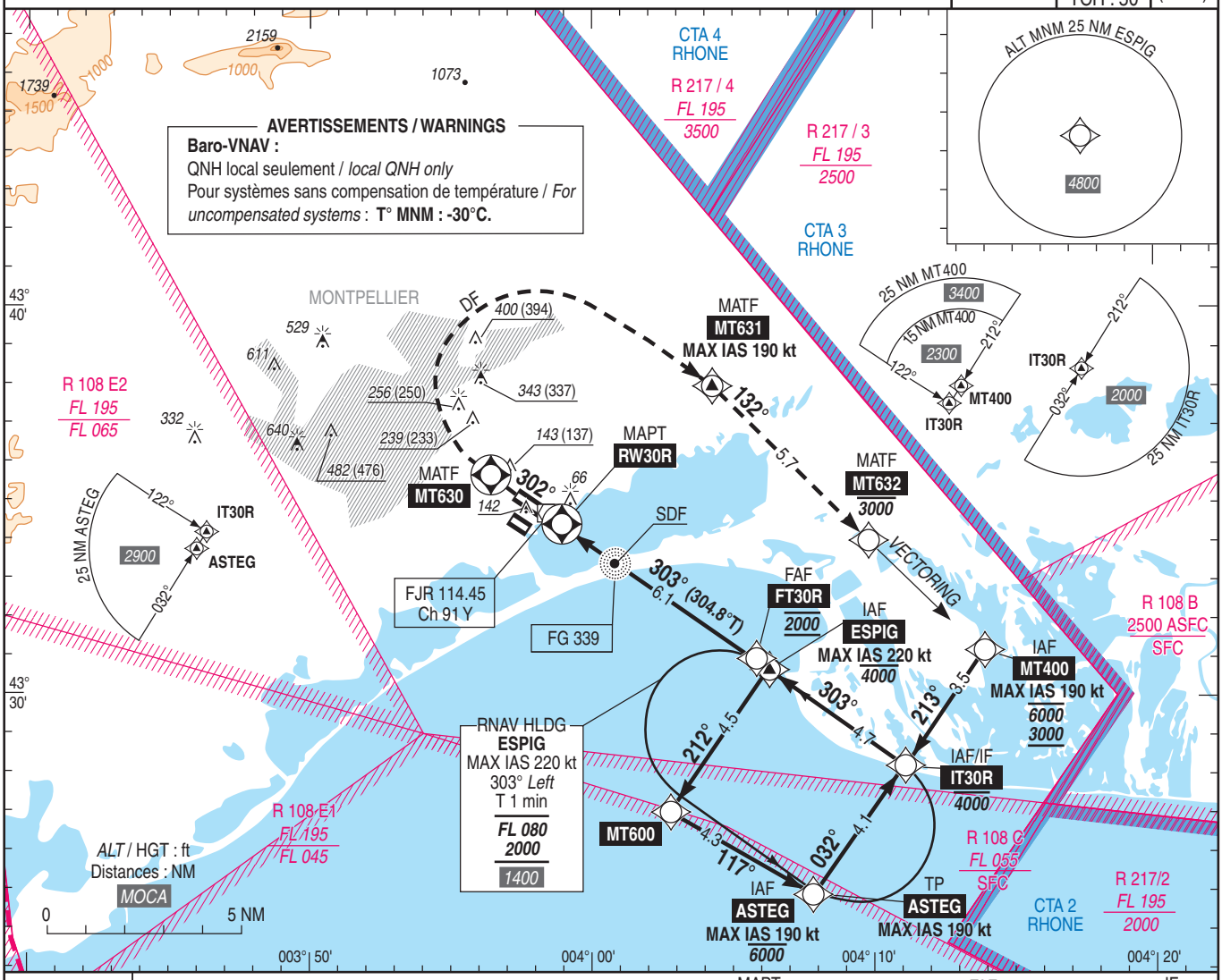
CAT A B C D

ALT AD : 17, ***THR : 6 (1 hPa)***

MONTPELLIER MEDITERRANEE

RNP RWY30R

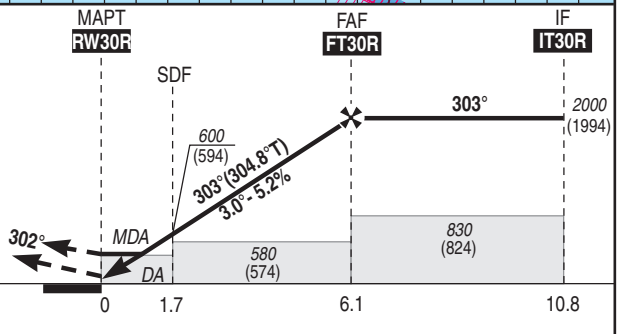
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01	**RNP APCH**	**EGNOS Ch 68379 E30A** TCH : 50	VAR 2° E (2025)



TA : 5000

API : Monter dans l'axe vers **MT630**, tourner à **droite** direct vers **MT631** puis vers **MT632** en montée vers **3000 MAX** (2994) et suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **MT632**, tourner à droite vers **ESPIG** en montée vers ***3000*** (2994) pour intégrer l'attente (MAX IAS 220 kt) ou effectuer une nouvelle procédure.

Missed APCH : *Climb on runway axis to* ***MT630****, turn* ***right*** *direct to* ***MT631*** *then to* ***MT632*** *climbing to* ***3000 MAX*** *(2994) and follow ATC instructions.*
In case of radio failure in missed APCH, at ***MT632****, turn right to* ***ESPIG*** *climbing up to* ***3000*** *(2994) to enter the holding (MAX IAS 220 kt) or proceed to a new procedure.*



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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***220*** (220)	800	213	***320*** (320)	1000	213	***420*** (410)	1500	405	***630*** (620)	1500	618
B	***240*** (230)	800	225	***340*** (330)	1100	225				***630*** (630)	1600	624
C	***240*** (240)	800	233	***360*** (350)	1200	245				***830*** (820)	2400	818
D	***250*** (250)	800	244	***380*** (380)	1300	271				***850*** (850)	3600	843

DIST RW30R

DIST RW	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
ALT (HGT)	***690*** (684)	***1010*** (1004)	***1330*** (1324)	***1650*** (1644)	***1960*** (1954)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes / *Circling prohibited South-West of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT 6.1 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
	5 min 14	4 min 19	3 min 40	3 min 11	2 min 49	2 min 32	2 min 18	1 min 59
VSP (ft/min)	370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

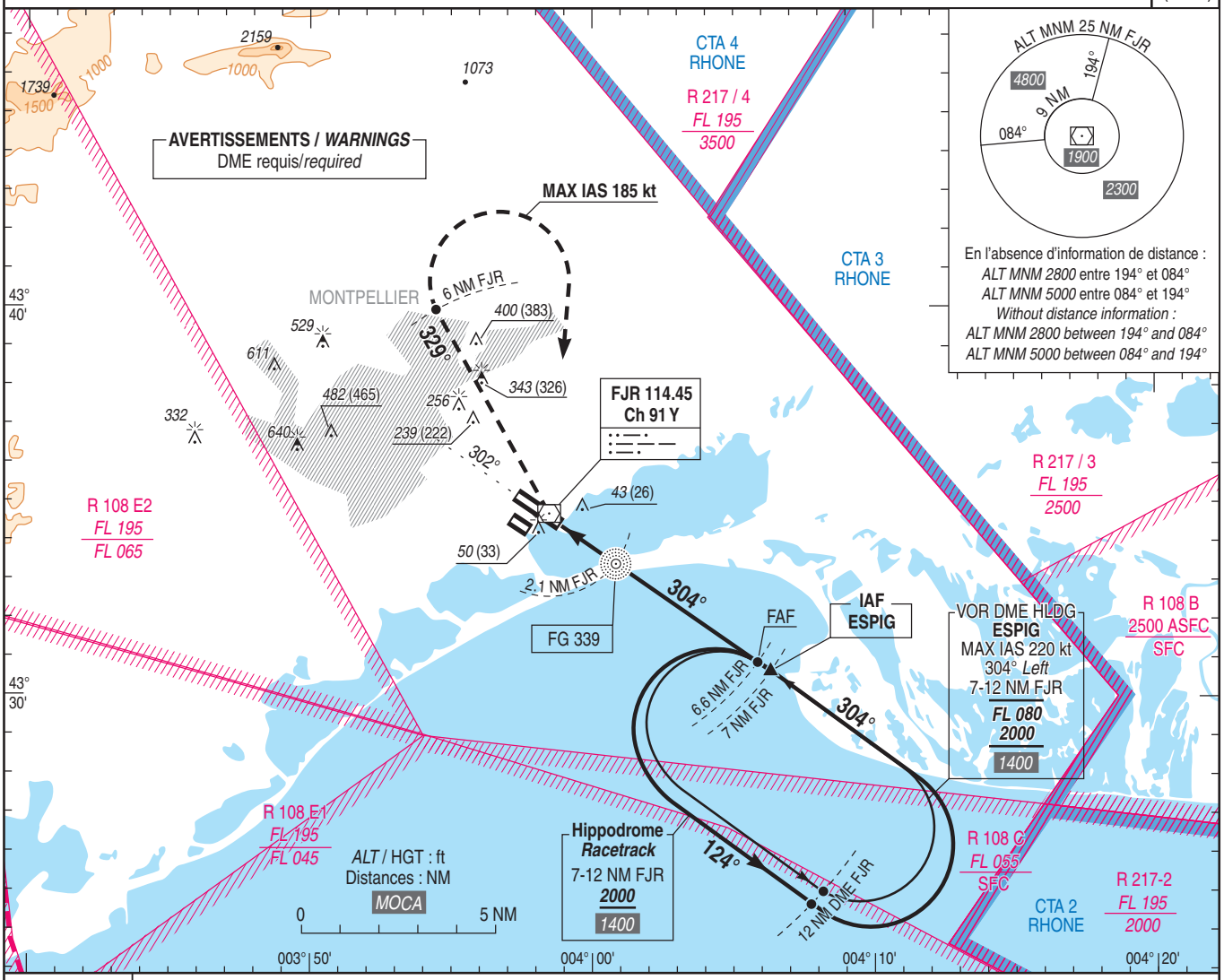
***ALT AD : 17 (1 hPa)**, THR : 6*

MONTPELLIER MEDITERRANEE

VOR RWY 30R

FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

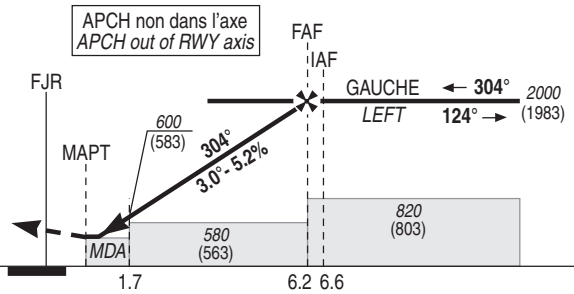
VAR 2° E (2025)



TA : 5000

API : Au **MAPT**, tourner **à droite** pour suivre **RDL 329° FJR (RM 329°)** en montée vers ***3000*** (2983). A **6 NM DME FJR**, tourner **à droite** pour rejoindre **FJR**. Ensuite, sauf instruction contraire du CTL, rejoindre l'attente **ESPIG à *3000*** (2983).
Monter à *1400* (1383) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At **MAPT**, turn **right** to follow **RDL 329° FJR (MAG 329°)** up to **3000** (2983). At **6 NM DME FJR**, turn **right** to join **FJR**. Then, unless otherwise instructed by ATC, join **ESPIG** holding at **3000** (2983). Climb up to 1400 (1383) prior to level acceleration.*



THR ← (NM)				1.7	6.2	6.6
DME FJR ← (NM)			1	2.1	6.6	7

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	VOR + DME FJR			MVL / Circling (1)		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***290*** (280)	900	272	***630*** (610)	1500	607
B				***630*** (620)	1600	613
C				***830*** (810)	2400	807
D				***850*** (840)	3600	832

DME FJR					
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
ALT (HGT)	***550*** (533)	***860*** (843)	***1180*** (1163)	***1500*** (1483)	***1820*** (1803)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes / *Circling prohibited South-West of RWY.*

	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)	370	450	530	610	690	850	980

© SIA