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

LFTZ - LA MOLE

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

1	Position GEO ARP	43°12'19"N 006°28'55"E	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Milieu de la piste	Runway center
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	15 km SW Saint-Tropez (83 - VAR)	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	63 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*		
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	159 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	2.8362°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.115°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	S.A AEROPORT DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ	
	Adresse / *Address*	31, route du Canadel - 83310 LA MOLE	
	Telephone	04 94 54 76 40	
	FAX	(OPS) 04 94 49 57 71	
	TELEX		
	AFS	LFTZZPZX/LFTZZTZX	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : operations@sainttropez.aeroport.fr	

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	01/11-31/03 : 0800-1600 01/04-31/10 : 0600-1700	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	- vols à destination / en provenance d'un pays en espace Schengen PPR PN 24H et déclaration générale à https://cy.myhandlingsoftware.com - vols à destination / en provenance d'un pays hors espace Schengen autorisés seulement du 1er Juillet au 15 Octobre de 0700 à 1700.	- Flights to / from country in Schengen PPR PN 24HR and general declaration at https://cy.myhandlingsoftware.com - Flights to / from country outside Schengen authorized only between July, 1st and October, 15th from 0700 to 1700.
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BORDEAUX (voir GEN).	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	NIL	
7	ATS	AFIS : - 01/11-31/03 : 0800-1600, O/R 0630 ou LS (le plus tard des deux) - CS - 01/04-31/10 : 0600-1700, O/R 0530 ou LS (le plus tard des deux) - CS PN 24 HR	AFIS : - 01/11-31/03 : 0800-1600, O/R 0630 or SR (the later) - SS - 01/04-31/10 : 0600-1700, O/R 0530 or SR (the later) - SS PN 24 HR
8	Avitaillement / *Fueling*	Uniquement pendant HOR AFIS	Only during AFIS SKED
9	Services de manutention / *Handling*	RFFS	
10	Sûreté / *Safety*	Uniquement pendant les HOR ATS	During ATS SKED only.
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : disponible uniquement pendant les horaires ATS .	GRF (Global Reporting Format) : available during ATS SKED only.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*		
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburant : 100LL - JET A1. Lubrifiant : NIL Paiement : chèque, eurochèque, devises, carte bancaire (carte bleue, Eurocard, Mastercard, Visa, Amex)	Fuel : 100LL - JET A1. Lubricants : NIL Payment : chèque, eurocheque, cash, credit card (carte bleue, Eurocard, Mastercard, Visa, Amex)
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	Camion JET A1 : 20000 L. Camion AVGAS : 10000 L.	JET A1 truck : 20000 L. AVGAS truck : 10000 L.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*		
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*		
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*		
7	Observations / *Remarks*	Assistance Aviation Commerciale et d'Affaires : https://cy.myhandlingsoftware.com	

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

1	Hôtels	Réservation TEL : exploitant d'aérodrome	Reservation TEL : AD operator
2	Restaurants	A proximité.	In the vicinity.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*		
4	Services médicaux / *Medical facilities*		
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*		
6	Office de tourisme / *Tourist office*		
7	Observations / *Remarks*		

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

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*		
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	HOR : HOR ATS	SKED : SKED ATS

AD 2 LFTZ .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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	
5	Observations / *Remarks*	

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Voir/See AD 2 LFTZ ADC 01	
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	PRKG P1 : 17 F/B/W/T	
2	Largeur TWY / *TWY width*	TWY A : 30 m TWY B : 15 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Voir/See AD 2 LFTZ ADC 01	
	Résistance des TWY / *TWY strength*	Voir/See AD 2 LFTZ ADC 01	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Point d'attente A	Holding point A
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	62 ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*	A 43°12'11.22"N 006°28'30.16"E	
6	Observations / *Remarks*	Position des points d'attente A et B à 40 m de l'axe de piste. Bretelle B réservée aux aéronefs dont l'envergure est strictement inférieure à 24 m et dont la largeur hors tout du train principal est strictement inférieure à 6 m	Holding points A and B position at 40 m from RWY axis. TWY B only for ACFT whose wingspan is strictly smaller than 24 m and whose overall width of the main gear is stricly smaller than 6 m.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFTZ.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*	NIL	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Jaune	Yellow
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	Placeur	Marshaller
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFTZ .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Guidage obligatoire à l'arrivée et au départ par le placeur sauf aéronefs basés.	Follow marshaller instructions on arrival and departure except for ACFT based yearly.

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

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	NICE COTE D'AZUR
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFTZ .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	AFIS
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL MET (IFR) : 04 92 29 48 55.

AD 2 LFTZ.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
06	061.97 (059)	1071 x 30	23 F/C/W/T revêtue / paved	43°12'11.33"N 006°28'33.73"E (43°12'13.46"N 006°28'39.21"E) ------ GUND 159 FT	THR : 63ft DTHR : 62ft
24	241.97 (239)	1071 x 30	23 F/C/W/T revêtue / paved	43°12'27.63"N 006°29'15.63"E ------ GUND 159 FT	THR : 54ft

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
06	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(1)
24	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(2)

(1) Absence de RESA / No RESA

(2) Absence de RESA / No RESA

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
06	1071	1131	1071	931	
24	931	961	1071	1071	La TORA 24 est comprise entre le seuil 24 et le seuil décalé 06. TORA 24 is between THR 24 and DTHR 06.

AD 2 LFTZ.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*
24			PAPI 4.0 ° 7.0 %	20 ft					

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
24								(1)

(1) PAPI :
- décalé de 9° vers le Nord,
- orientation géographique 231°,
- portée limitée à 7000 m : Le franchissement du relief élevé situé dans l'axe de RWY à environ 2200 m en amont du THR n'est pas assuré par le PAPI.

PAPI 24 obligatoire pour toute utilisation de la piste 24 à l'atterrissage.
PAPI :
- offset 9° to the North,
- 231° orientated,
- range limited to 7000 m : Clearing of high mountains located in RWY axis 2200 m away from THR is not provided by PAPI.

PAPI 24 mandatory for any RWY 24 LDG.

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

1	ABN	
	IBN	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	
	Anémomètre / *Anemometer*	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	
	Temps de commutation / *Switch-over time*	
5	Observations / *Remarks*	

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

1	Description	

AD 2 LFTZ.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*
RMZ LA MOLE 43°13'23"N , 006°23'19"E - 43°13'40"N , 006°24'03"E - 43°15'44"N , 006°31'00"E - 43°15'15"N , 006°32'37"E - 43°15'23"N , 006°33'22"E - 43°16'54"N , 006°34'52"E - 43°16'00"N , 006°37'31"E - 43°13'16"N , 006°34'19"E - 43°10'25"N , 006°26'53"E - 43°11'06"N , 006°25'52"E - 43°13'23"N , 006°23'19"E	G	2100ft AMSL ---------- SFC	AFIS LA MOLE Information (FR) LA MOLE Information (EN)	HOR ATS : voir/see AD 2 LFTZ.3.7

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	LA MOLE Information (FR) *LA MOLE Information (EN)*	118.130 MHz	HO	

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
VOR-DME	STP	116.5 MHz CH 112X	H24	43°13'10.1"N 006°36'06.5"E	1089 ft	200NM(90°..270°) 60NM FL500			

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

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

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition pour la TMA NICE est de 5000 ft.

Le niveau de transition est calculé par NICE APP.

20.3 EXIGENCES OPERATIONNELLES PARTICULIERES

L'aérodrome est agréé à usage restreint : Il est utilisable uniquement par les avions dans les conditions fixées par l'arrêté du 25 juillet 2019 et modifié par arrêté du 23 juillet 2020 portant agrément de l'aérodrome de La Môle (Var) et par les hélicoptères.

Ces arrêtés sont consultables via internet à l'adresse suivante :

https://www.legifrance.gouv.fr/

L'aérodrome n'est pas utilisable si la piste est contaminée

Aéronefs

Définitions :

Avion du groupe 1 :

a) Un avion multi-moteurs à turbopropulseurs disposant d'une MOPSC supérieure à 9 ou d'une masse maximale au décollage supérieure à 5700 kg ou ;

b) Un avion multi-moteurs à turboréacteur ou,

c) Un avion monomoteur à turboréacteur ou,

d) Un avion à moteur à pistons disposant d'une MOPSC supérieure à 9 ou d'une masse maximale au décollage supérieure à 5700 kg.

Avion du groupe 2 : Un avion qui ne répond pas aux critères d'un avion du groupe 1

Limitation d'utilisation de l'aérodrome

Aéronef du Groupe 1 :

L'exploitant doit déposer un dossier préalable un mois avant auprès de la DSAC SE par mail à l'adresse dsac-se-ops@aviation-civile.gouv.fr et se conformer aux procédures décrites dans l'arrêté.

L'utilisation de l'aérodrome de La Môle n'est possible qu'après obtention de l'accusé réception de la DSAC/SE et le cas échéant, après la réalisation jugée satisfaisante, d'un vol sous supervision d'un pilote inspecteur désigné par le directeur de la sécurité de l'aviation civile sud-est.

Pilotes

Aéronef du Groupe 1 :

Le commandant de bord doit avoir suivi la formation décrite dans l'arrêté et a effectué, dans les six mois précédant le premier vol à La Môle en tant que commandant de bord, un vol de reconnaissance de l'aérodrome comme pilote aux commandes, sur le type ou classe d'avion concerné, avec un instructeur.

Cette aptitude est maintenue si, dans les douze derniers mois, le commandant de bord :

- a effectué un décollage et un atterrissage sur l'aérodrome en tant que commandant de bord sur le type ou classe d'avion concerné ; ou

- a suivi le maintien des compétences prévu à l'arrêté, sur un FSTD du type d'avion concerné ayant un visuel représentatif de l'aérodrome et de son environnement, dispensé par un instructeur qualifié sur le type ou classe d'avion et, dont l'exploitant peut attester qu'il est familier des caractéristiques et procédures d'utilisation de l'aérodrome.

Aéronef du Groupe 2 :

Le commandant de bord a effectué, dans les six mois précédant le premier vol à La Môle en tant que commandant de bord, une reconnaissance de l'aérodrome comme pilote aux commandes, sur le type ou classe d'avion concerné, avec un instructeur agréé par le directeur de la sécurité de l'aviation civile sud-est.

Cette aptitude est maintenue si, dans les vingt-quatre derniers mois, le commandant de bord a effectué un décollage et un atterrissage sur l'aérodrome de La Môle comme commandant de bord d'un avion de même classe ou type.

Les instructeurs des avions du Groupe 2 sont agréés par la DSAC/SE.

Les agréments sont valides pour une durée de trois ans et prorogeables sur demande dans les trois mois qui précèdent la fin de validité.

Une liste des instructeurs des avions du Groupe 2 par type ou classe d'avion est établie et est disponible sur demande auprès de la DSAC/SE.

20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS

NICE APP provides air traffic services in NICE CTA and NICE TMA (ref. ENR 2.1).

20.2 ALTIMETER SETTING

The transition altitude in NICE TMA is 5000 ft.

The transition level is calculated by NICE APP.

20.3 SPECIFIC OPERATIONAL REQUIREMENTS

The aerodrome is qualified for restricted use : *It may only be used by the aircraft under the conditions laid down by the order of 25 July 2019 and modified by the order of 23 July 2020 concerning qualification of the La Môle (Var) aerodrome and by the helicopters.*

These orders can be consulted via the Internet at the following address :

https://www.legifrance.gouv.fr/

The aerodrome cannot be used if the runway is contaminated

Aircrafts

Definitions :

Group 1 aircraft :

a) A turboprop multi-engine aircraft with a MOPSC greater than 9 or a maximum take-off weight greater than 5700 kg or ;

b) A turbojet multi-engine aircraft or,

c) A turbojet single-engine aircraft or,

d) A piston-engine aircraft with a MOPSC greater than 9 or a maximum take-off weight greater than 5700 kg.

Group 2 aircraft : An aircraft which does not meet the criteria of a group 1 aircraft

Restriction of aerodrome use

Group 1 aircraft :

The operator must transmit a preliminary file one month beforehand to the DSAC SE by email to the address dsac-se-ops@aviation-civile.gouv.fr and comply with the procedures described in the order.

The La Môle aerodrome can only be used after obtaining the acknowledgement of receipt from the DSAC/SE and, where applicable, after performing a satisfactory flight under the supervision of an inspector pilot appointed by the south east civil aviation safety director.

Pilots

Group 1 aircraft :

The captain must have attended the training course described in the order and performed, within the six months prior to the first flight at La Môle as captain, an aerodrome reconnaissance flight as pilot on the type or class of aircraft concerned, with an instructor.

This aptitude is maintained if, during the last twelve months, the captain :

- has taken off from and landed on the aerodrome as captain on the type or class of aircraft concerned ; or

- has attended the competence maintenance course provided for in the order, on an FSTD of the type of aircraft concerned equipped with an image representative of the aerodrome and its environment, issued by an instructor qualified on the type or class of aircraft and for which the operator can certify that he is familiar with the aerodrome characteristics and operating procedures.

Group 2 aircraft :

Within the six months prior to the first flight at La Môle as captain, the captain has performed an aerodrome reconnaissance flight as pilot on the type or class of aircraft concerned, with an instructor approved by the south east civil aviation safety director.

This aptitude is maintained if, within the last twenty-four months, the captain has taken -off from and landed on the La Môle aerodrome as captain of an aircraft of the same class or type.

Group 2 aircraft instructors are approved by DSAC/SE.

Approvals are valid for three years and extendible on request within the three months preceding the expiry date.

A list of Group 2 aircraft instructors by type or class of aircraft is established and is available on request from the DSAC/SE.

© Service de l'Information Aéronautique, France

20.4 MANOEUVRES AU SOL

Roulage interdit hors RWY.

20.5 PROCEDURES ET METHODES D'EXPLOITATION PARTICULIERES

Procédure IFR interdite en dehors HOR AFIS.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait que les procédures d'approche et de départ de La Môle sont définies en espace aérien contrôlé au-dessus de 3500 ft et en espace aérien non contrôlé de classe G en-dessous.

Les approches à vue, les approches aux instruments, les départs à vue et les départs aux instruments sont donc exécutés sous la seule responsabilité du commandant de bord sous 3500 ft AMSL.

Roulage interdit hors RWY.

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Activité école et entraînement, en tour de piste, interdite du 14 juillet au 31 août (ne concerne pas les mouvements en vue de l'acquisition de l'aptitude spécifique requise pour utiliser l'AD).

Aérodrome bordé de reliefs importants qui provoquent la perte de la vue de la piste dans une partie de la branche vent arrière du circuit en vol.

Atterrissage : QFU préférentiel 240°.

Décollage : QFU préférentiel 060°. .
Le décollage en QFU 060° se fait à partir de la bande transversale jaune.

Décollage : l'attention des pilotes est spécialement attirée sur la nécessité de vérifier que les performances au décollage de leur appareil sont suffisantes pour survoler avec les marges de sécurité requises les obstacles (arbres et relief) situés dans le prolongement de la bande, dans l'éventualité, en particulier d'une panne moteur pour les multimoteurs.

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

Limites de vent :

L'utilisation de l'aérodrome n'est possible, tant au décollage qu'à l'atterrissage, que par un vent au sol mesuré à LA MOLE n'excédant pas :

- 15 kt vent moyen pour une direction de vent comprise entre le 040° et le 070° limites incluses.

- 16 kt vent MAX compris et 13 kt vent moyen pour toute autre direction de vent, la première des deux atteinte.

Cette exigence n'est pas applicable aux hélicoptères.

AD inutilisable lorsque le service AFIS n'est pas en activité ou lorsque le paramètre "vitesse du vent" qui doit être fourni par l'AFIS n'est pas disponible excepté pour le commandant de bord d'un aéronef léger basé toute l'année sur l'aérodrome et utilisé en aviation générale qui a la possibilité d'estimer le vent au sol.

20.4 GROUND MANOEUVRING

Taxiing prohibited except on RWY.

20.5 SPECIFIC OPERATING PROCEDURES

IFR procedure prohibited outside AFIS SKED.

Pilots must be aware that approach and departure procedures of La Môle are defined within controlled airspace above 3500 ft then within uncontrolled G class airspace below.

Visual and instrument approaches, visual and instrument departures are performed under captain's responsibility below 3500 ft AMSL.

Taxiing prohibited except on RWY.

AD reserved for radio-equipped AFCT.

Training in AD circuit is prohibited from 14th July to 31st August (except for pilots training in order to obtain the specific agreement to use the AD).

AD surrounded by high reliefs which may hidden the RWY when ACFT is in downwind leg.

LDG : preferential QFU 240°.

TKOF : preferential QFU 060°.
TKOF QFU 060° from the yellow transverse strip.

TKOF : pilot's attention is drawn towards the necessity of checking that their ACFT performances for TKOF are in compliance with the required obstacle clearances relating to obstructions located within the strip extension (trees and mountains) in the event of a N-1 engine breakdown for multi-engined ACFT.

Departures from LA MOLE with Zoulou flight plan are not allowed to pass on to instrument Flight rules (IFR) within the limits of NICE TMA.

Wind conditions :

The aerodrome can only be used whether it be for LDG or TKOF when the surface reported wind at LA MOLE AD does not exceed :

- 15 kt for mean wind which direction is comprised between a sector 040° and 070° MAG, including those limits.

- 16 kt included MAX wind and 13 kt mean wind for any other direction , the first of the two values reached.

This requirement does not apply to helicopters.

AD is unusable outside AFIS SKED and when "speed of wind" parameter given by AFIS is not available except for the captain of light aircraft based yearly on AD and used in general aviation which has capacity to evaluate the surface wind.

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

21.1 UTILISATION DE L'APU

GPU 28V disponible.

- Utilisation APU limitée à 30 minutes.

21.1 USE APU

GPU 28V available

- APU limited to a period of 30 minutes.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

22.1 PROCEDURES ***22.1 PROCEDURES***

22.1.1 Limitation de vitesse ***22.1.1 Speed limitation***

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

Within the NICE TMA parts 1, 4, 5 and 6, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on ATC's initiative only. However, for aircraft which cannot maintain 250 kt for technical reasons or for flight quality, an higher speed is possible after ATC clearance.

22.2 ITINERAIRES IFR A L'INTERIEUR DE LA CTA ET DE LA TMA ***22.2 IFR ROUTES WITHIN THE CTA AND THE TMA***

22.2.1 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) ***22.2.1 Standard Instrument Arrival Routes (STAR)***

Les itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments figurent sur les cartes AD 2 LFTZ STAR. Les itinéraires normalisés d'arrivées STAR conventionnelles contiennent la lettre « D » comme indicateur d'itinéraire.

The Standard Instrument Routes are shown on charts AD 2 LFTZ STAR. Conventionnal STAR have the letter "D" as route indicator.

Les itinéraires d'arrivée RNAV contiennent la lettre « V » comme indicateur d'itinéraire, et sont utilisables en mode de navigation "RNAV1" basé sur le capteur GNSS. Les STAR RNAV sont préférentielles.

RNAV STAR have letter "V" as route indicator and require RNAV 1 navigation capability based on GNSS sensor. STAR RNAV are preferred.

Pour les vols non RNAV 1 :

Without the required RNAV capability :

Le pilote doit s'annoncer "Non RNAV 1" afin, soit de se voir attribuer une arrivée conventionnelle si elle existe soit de bénéficier d'un guidage radar. Pour les points d'entrée en CTA ou TMA non pourvus de STAR conventionnelles, précisez au FPL case 15 :

The pilot must report "Non RNAV 1" in order to get a radar vectoring or a conventionnal arrival procedure if one is published. For entry point in the CTA or TMA with no conventionnal STAR, write in FPL item 15 :

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

En cas de perte de la capacité RNAV requise, le pilote doit annoncer "RNAV impossible [cause(raison)]" et suivre ou rejoindre l'arrivée conventionnelle correspondante ou s'attendre à un guidage.

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

La portée de la clairance STAR ne concerne que le suivi de la route publiée.

The STAR clearance coverage only affects the published route data.

Tout changement de niveau de vol et de vitesse doit faire l'objet d'une clairance délivrée sur l'initiative de l'organisme ATC ou sur demande pilote.

Any change in speed or flight level shall be subject to a clearance issued on ATC proposal or on pilot request.

Sur STAR ou en guidage radar, le pilote doit adapter le profil de descente afin de respecter les contraintes publiées. En cas d'impossibilité, il doit immédiatement en aviser l'organisme ATC.

On STAR or with radar vectoring, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements. When it is not possible, the pilot must immediately inform the ATC unit.

22.2.2 Itinéraires normalisés de départ aux instruments (SID) ***22.2.2 Standard Instrument Departure Routes (SID)***

La Môle dispose de SID conventionnels et de SID RNAV qui sont préférentiels.

La Môle has both conventional SIDs and RNAV SIDs. Pilots are expected to use RNAV SIDs when possible.

Les SID conventionnels contiennent la lettre G comme indicateur d'itinéraire.

Conventional SIDs include the letter G as a route designator.

Les SID RNAV contiennent la lettre R comme indicateur d'itinéraire et sont utilisables en mode de navigation RNAV1/GNSS seulement.

RNAV SIDs include the letter R as a route designator and are usable in RNAV1/GNSS only navigation mode.

Les trajectoires SID réalisées en espace aérien de classe G jusqu'à 3500ft sont sous la seule responsabilité du pilote. Néanmoins, les pilotes respecteront autant que possible, sauf autorisation contraire du contrôle, les recommandations fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ et aviseront le contrôle en cas d'impossibilité lors du premier contact.

SID routes conducted in class G airspace up to 3500ft are under the sole responsability of the pilot. Nevertheless, pilots must adhere as closely as possible to the recommendations specified for each standard departure route, unless otherwise instructed by ATC, and must inform ATC of any inability to comply upon initial contact.

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

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

22.2.3 Cas particulier des départs vers CANNES (LFMD) et NICE (LFMN) ***22.2.3 Special case for the departures to CANNES (LFMD) and NICE (LFMN)***

DCT à poser au FPL : DCT LERMA.

DCT to be written on FPL : DCT LERMA.

22.2.4 Itinéraires de transit ***22.2.4 Transit routes***

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

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

22.2.5 Procédures RADAR ***22.2.5 RADAR procedures***

MARSEILLE ACC et NICE APP disposent des fonctions de surveillance, d'assistance et de guidage radar.

MARSEILLE ACC and NICE APP provide radar surveillance, assistance and guidance functions.

22.2.6 Transferts de communication ***22.2.6 Transfer of communication***

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

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

22.2.7 Précautions particulières ***22.2.7 Warning***

En-dessous de 3500 ft, espace de classe G ; l'attention des pilotes est attirée sur la présence de nombreux aéronefs évoluant selon les règles de vol à vue et non connus des services du contrôle.

Below 3500 ft, Class G airspace ; pilots should be aware that numerous aircraft flying VFR are not under ATC services.

22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION ***22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

22.3.1 Afficher 7600 ***22.3.1*** *Squawk 7600*

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.3.2 Départ

Voir AD 2 LFTZ SID.

22.3.3 Arrivée

- En dehors de la CTA et de la TMA NICE : appliquer la procédure générale panne radio définie à la réglementation nationale et se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL.

- En CTA et TMA NICE :

- Suivre la STAR FPL ou autorisée. En cas de guidage radar rejoindre la STAR initiale.

- Respecter les contraintes de niveau et de vitesse publiés.

- Se présenter à l'IAF au dernier niveau de vol assigné pour lequel il y a eu accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut le niveau le plus élevé de l'attente.

- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :

. HAP + 10,

. Heure d'entrée dans l'attente plus 10 minutes.

- Quitter l'IAF vers LERMA en maintenant ce niveau.

- A LERMA se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL .

Rejoindre l'itinéraire de départ correspondant au SID LA MOLE permettant de rejoindre ce terrain.

Note : si le niveau à LERMA n'est pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie à partir de LERMA vers un niveau compatible.

- Panne en aval IAF :

- suivre la procédure d'approche et effectuer la procédure d'approche interrompue jusqu'à STP 4000 pieds puis rejoindre LERMA à cette altitude et se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL en rejoignant l'itinéraire de départ correspondant au SID LA MOLE permettant de rejoindre ce terrain.

Note : si le niveau à LERMA n'est pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie à partir de LERMA vers un niveau compatible.

22.3.2 Departure

See AD 2 LFTZ SID.

22.3.3 Arrival

- Outside NICE CTA and NICE TMA: comply with general radio failure procedure (AIP) and divert to alternate aerodrome as specified in Flight Plan.

- Within NICE CTA and NICE TMA :

- Follow the authorized or FPL STAR. In case of under radar vectoring join the initial STAR.

- Comply with published speed restrictions and altitudes.

- Proceed to the IAF at the last assigned level that was acknowledged if this level is available in the holding pattern, otherwise at the highest published level of the holding pattern.

- Hold at this level until the latest of :

. EAT + 10 minutes,

. Time of entering in HP + 10 minutes.

- Leave IAF towards LERMA maintaining this level.

- At LERMA divert to alternate .

Join LA MOLE published SID in order to join this airfield.

Note : if at LERMA Flight level is not compatible with MSA climb to chosen compatible level from LERMA.

- Radio failure after reaching IAF:

- Follow missed approach procedure to STP 4000 ft then join LERMA at this altitude and divert to alternate AD scheduled in FPL. Join LA MOLE published SID in order to join this airfield.

Note : if at LERMA Flight level is not compatible with MSA, climb to chosen compatible level from LERMA.

AD 2 LFTZ.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 OBSTACLES PERCANT LES SURFACES LATERALES DE DEGAGEMENT

23.1.1 Surface latérale piste 06/24 Ouest

OBST 1 : RDL 026°/499 m ARP ALT au sommet 63 m
OBST 2 : RDL 033°/542 m ARP ALT au sommet 59 m
OBST 3 : RDL 038°/572 m ARP ALT au sommet 54 m
OBST 4 : RDL 042°/612 m ARP ALT au sommet 48 m
OBST 5 : RDL 034°/618 m ARP ALT au sommet 72 m

23.1.2 Surface latérale piste 06/24 Est

OBST 1 : RDL 239°/1103 m ARP ALT au sommet 62 m
OBST 2 : RDL 242°/1071 m ARP ALT au sommet 51 m
OBST 3 : RDL 246°/1099 m ARP ALT au sommet 49 m
OBST 4 : RDL 246°/1166 m ARP ALT au sommet 54 m
OBST 5 : RDL 242°/1169 m ARP ALT au sommet 76 m
OBST 6 : RDL 033°/511 m ARP ALT au sommet 51 m
OBST 7 : RDL 046°/628 m ARP ALT au sommet 37 m
OBST 8 : RDL 044°/949 m ARP ALT au sommet 54 m

23.2 CARACTERISTIQUES DES TROUEES ATT ET DEC IFR/VFR

ATT QFU 06 / DEC QFU 24 : pente à 5%

Trouée calculée sur la base d'une bande de piste de 60 m de large.

ATT QFU 24 / DEC QFU 06 : pente à 4%

23.1 OBSTACLES PENETRATING LATERAL CLEARING SURFACES

23.1.1 Lateral surface West part RWY 06/24

OBST 1 : RDL 026°/499 m ARP ALT top 63 m
OBST 2 : RDL 033°/542 m ARP ALT top 59 m
OBST 3 : RDL 038°/572 m ARP ALT top 54 m
OBST 4 : RDL 042°/612 m ARP ALT top 48 m
OBST 5 : RDL 034°/618 m ARP ALT top 72 m

23.1.2 Lateral surface East part RWY 06/24

OBST 1 : RDL 239°/1103 m ARP ALT top 62 m
OBST 2 : RDL 242°/1071 m ARP ALT top 51 m
OBST 3 : RDL 246°/1099 m ARP ALT top 49 m
OBST 4 : RDL 246°/1166 m ARP ALT top 54 m
OBST 5 : RDL 242°/1169 m ARP ALT top 76 m
OBST 6 : RDL 033°/511 m ARP ALT top 51 m
OBST 7 : RDL 046°/628 m ARP ALT top 37 m
OBST 8 : RDL 044°/949 m ARP ALT top 54 m

23.2 IFR/VFR LDG AND TKOF FUNNELS CHARACTERISTICS

LDG QFU 06 / TKOF QFU 24 : slope 5%

Funnel calculated with a 60-metre-wide runway strip.

LDG QFU 24 / TKOF QFU 06 : slope 4%

AD 2 LFTZ.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 LFTZ.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*
Toutes procédures / *all procedures.*	Sans objet / *not applicable.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

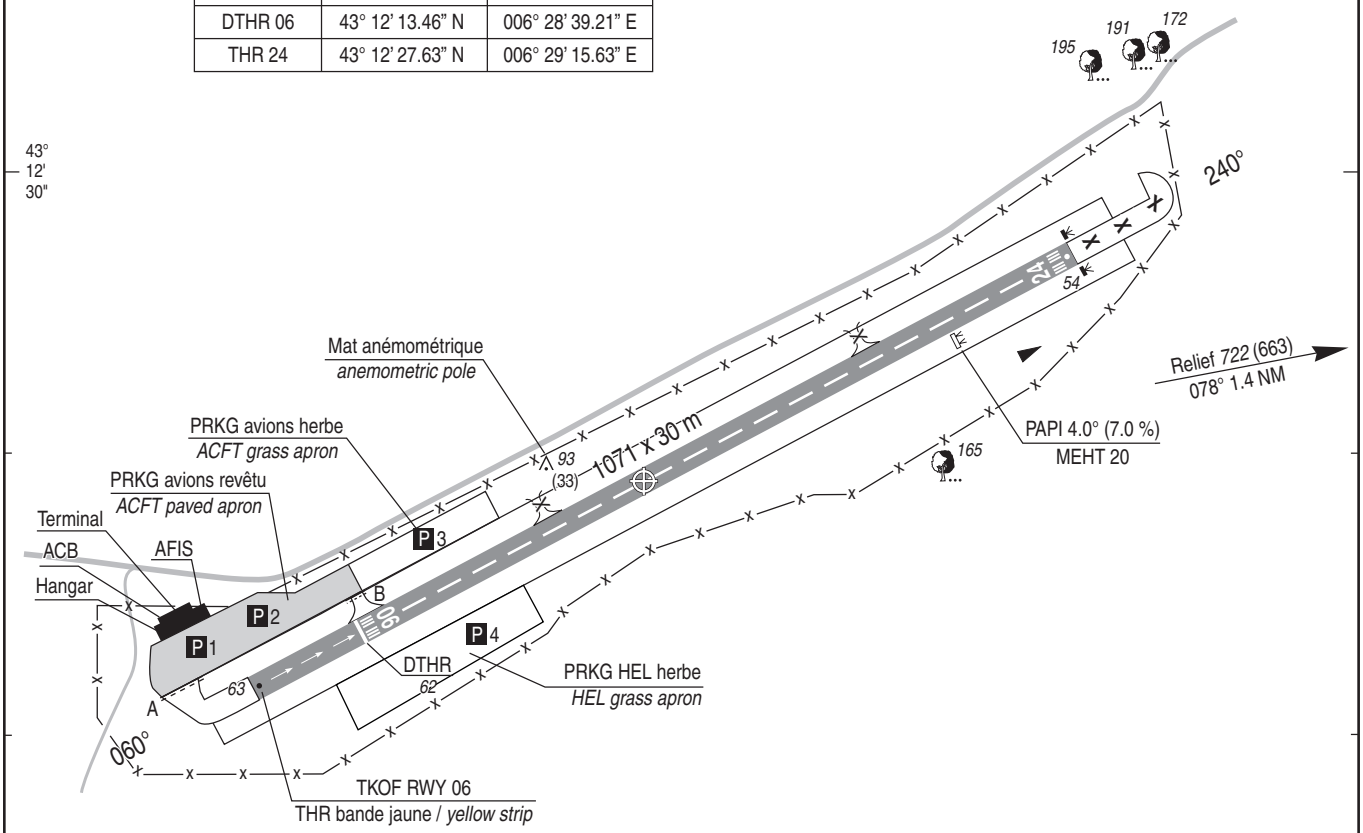
CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : LA MOLE ATIS WEB :
https://www.degreane-horizon.could/atisweb/lamole/
AFIS : 118.130 ☎ 04 94 54 76 40

LA MOLE
43 12 19 N - 006 28 55 E
ALT AD : 63 (3 hPa)

VAR 2° E (2020)

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 06	43° 12' 11.33" N	006° 28' 33.73" E
DTHR 06	43° 12' 13.46" N	006° 28' 39.21" E
THR 24	43° 12' 27.63" N	006° 29' 15.63" E



LEGENDE / *KEY*

Point d'attente / *Holding point*

Aire de trafic / *Apron*

ALT / HGT : ft

0 50 100 500 m

OBSERVATIONS / *REMARKS :*

(1) Balisage / *Lighting* THR RWY 24 : feux d'identification / *identification lights.*
(2) Distances déclarées / *Declared distances* : voir/*see* AD 2 LFTZ.13

Voir / *See* AD 2 LFTZ.3, 8, 13, 14, 20 à/*to* 23

006° 28' 30" — 006° 29' — 006° 29' 30"

RWY	BALISAGE / *Lighting* (1)		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m) CAT A et / *and* CAT B VIS - Nébulosité / *Nebulosity*
	APCH	RWY							
06	NIL	NIL	1071	1131	1071	931	Revêtue	23 F/C/W/T	1500 m - pas de nuages < 1000 ft *no cloud < 1000 ft*
24	NIL	NIL	931 (2)	961	1071	1071	*Paved*		1500 m - pas de nuages < 1500 ft *no cloud < 1500 ft*

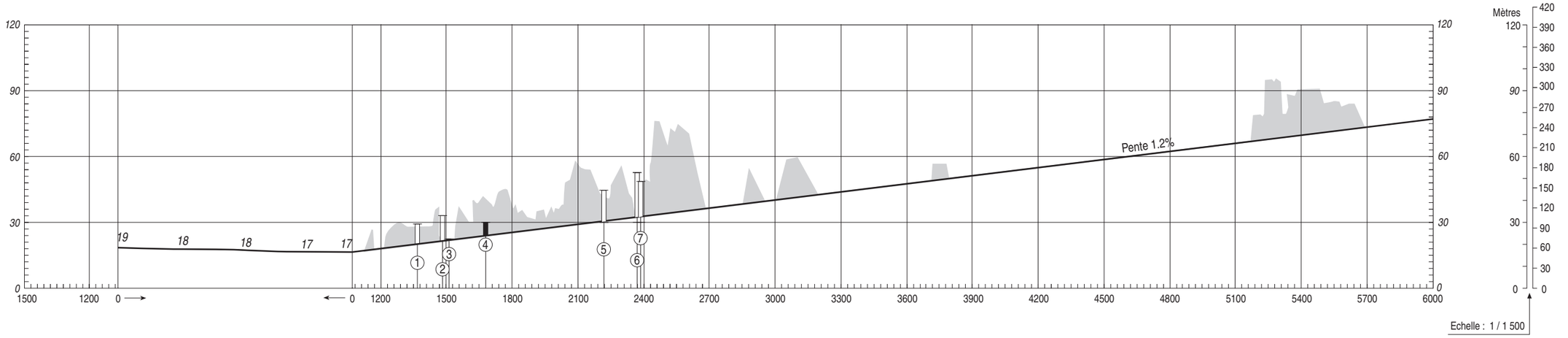
© SIA

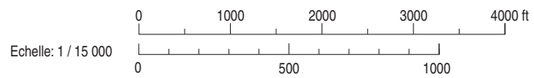
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME OACI - TYPE A
Aerodrome Obstacles Chart - ICAO - A type

LA MOLE
RWY 06

VAR 2°E (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

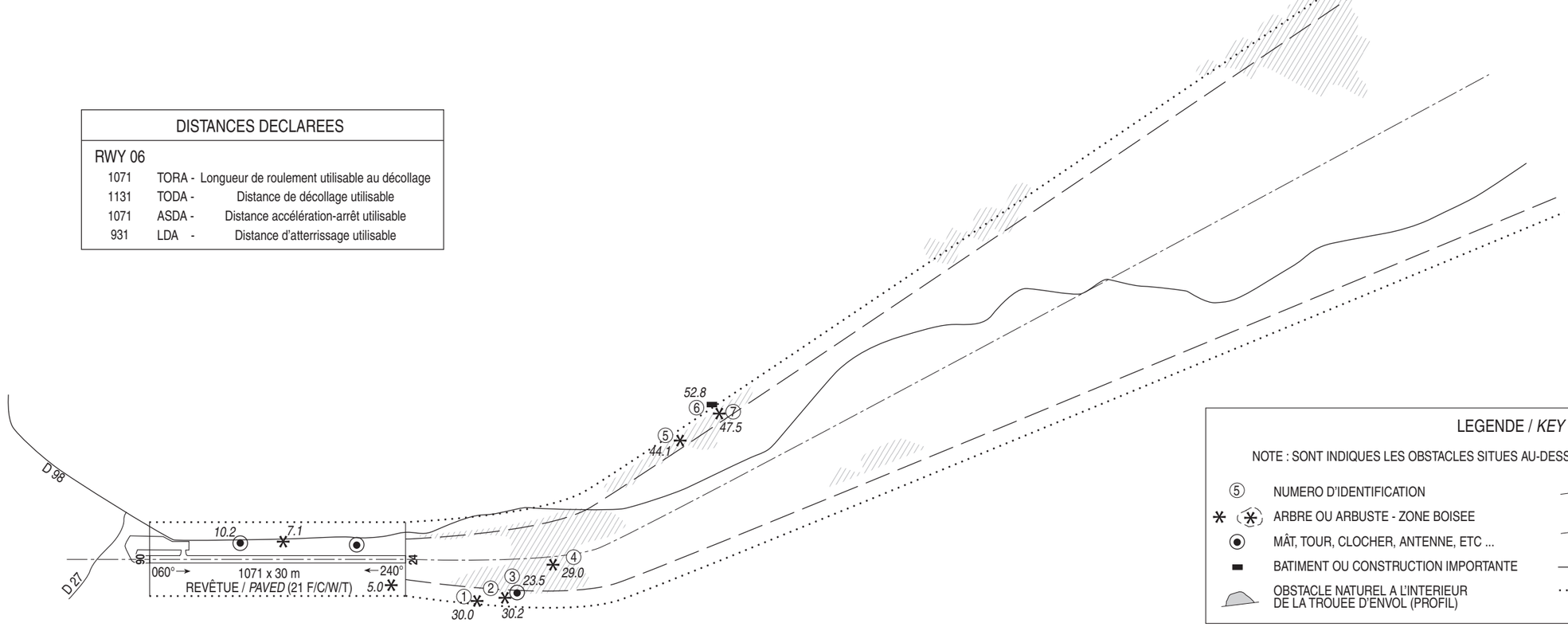




DISTANCES DECLAREES

RWY 06

1071	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage
1131	TODA -	Distance de décollage utilisable
1071	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable
931	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable



LEGENDE / *KEY*

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

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, 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 juillet 2016
Nivellement rattaché au N.G.F.

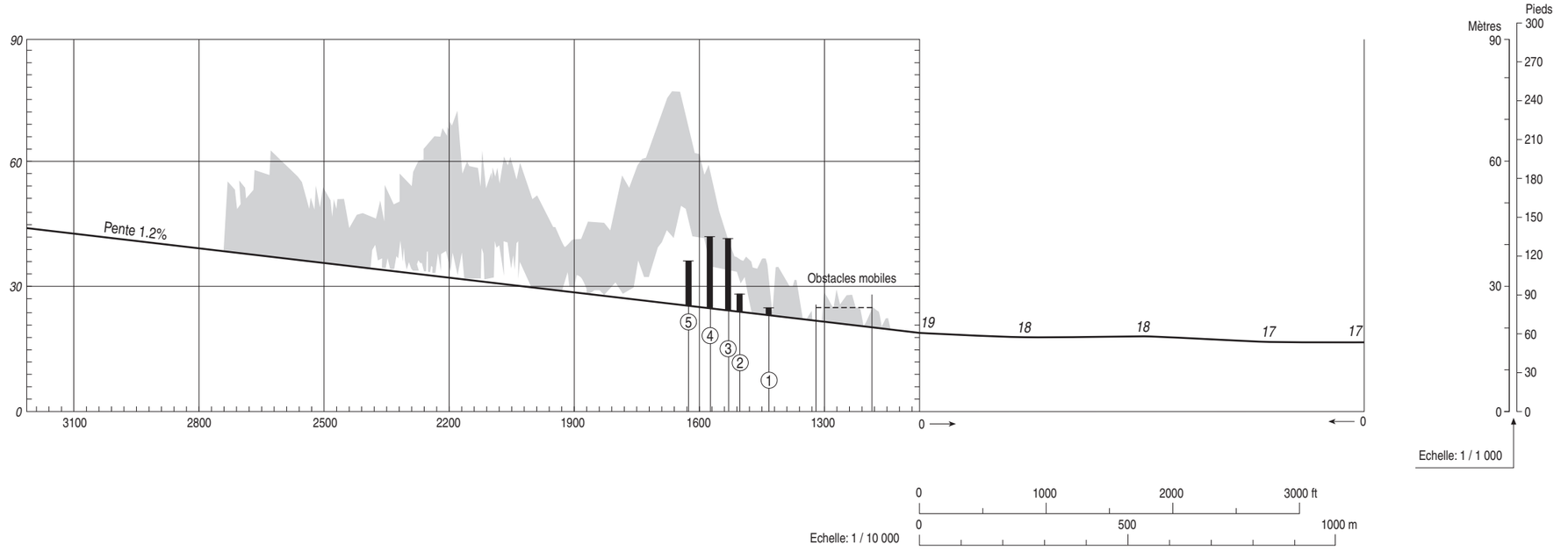
© SIA

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME OACI - TYPE A
Aerodrome Obstacles Chart - ICAO - A type

LA MOLE
RWY 24

VAR 2°E (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES



DISTANCES DECLAREES

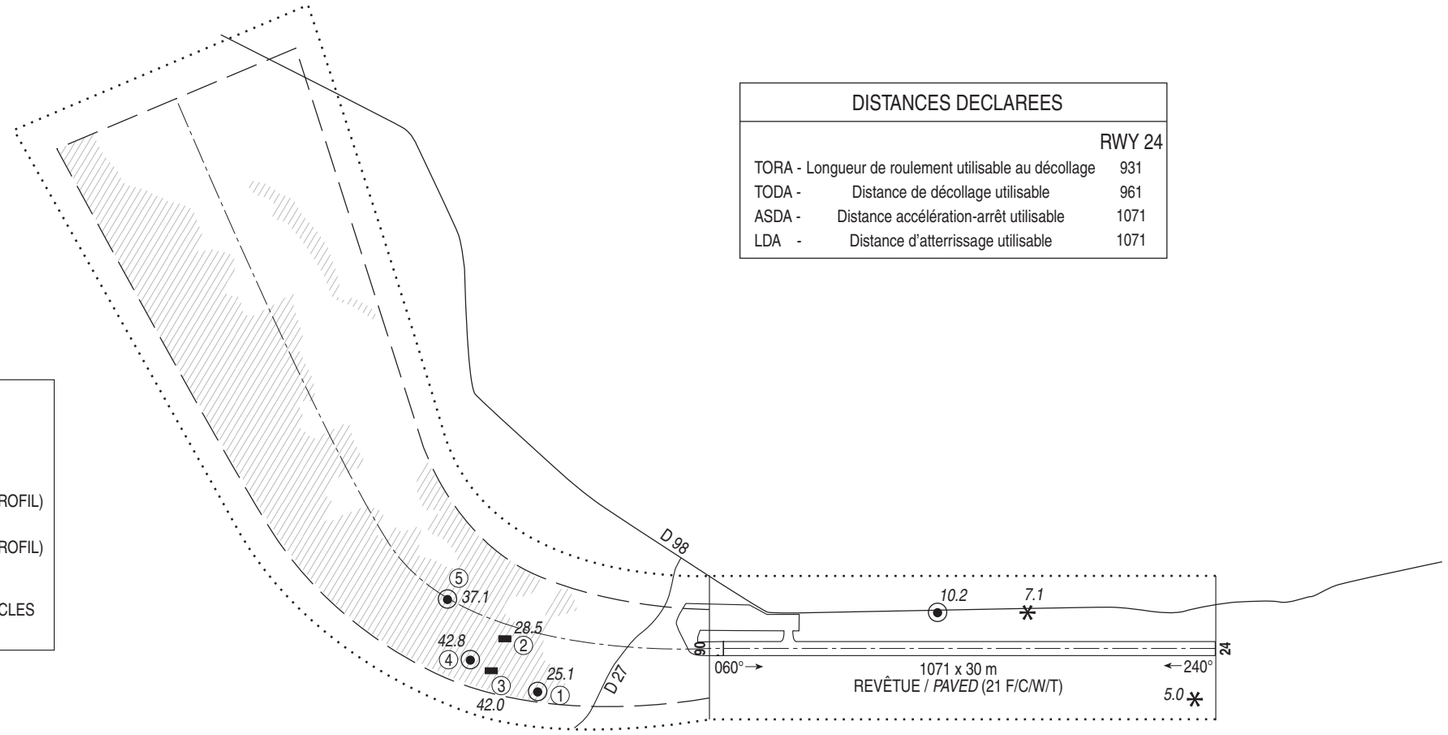
	RWY 24
TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	931
TODA - Distance de décollage utilisable	961
ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	1071
LDA - Distance d'atterrissage utilisable	1071

LEGENDE / *KEY*

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

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, 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 juillet 2016
Nivellement rattaché au N.G.F.

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

LA MOLE
SID RNAV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 06											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 2,2°E			REF NAVAID : STP	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
PERUS 2R											
-	CA	-	-	053	055.0	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LERMA	-	096	098.7	20.9	-	-	4000	-	1.0
-	FM	LERMA	-	096	098.7	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	AMIRO	-	-	-	-	-	FL130	-	-	1.0
-	TF	PERUS	-	293	294.8	30.7	-	-	-	-	1.0
BODRU 2R											
-	CA	-	-	053	055.0	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LERMA	-	096	098.7	20.9	-	-	4000	-	1.0
-	FM	LERMA	-	096	098.7	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	AMIRO	-	-	-	-	-	FL130	-	-	1.0
-	TF	BODRU	-	313	315.2	22.7	-	-	-	-	1.0
BADOD 2R											
-	CA	-	-	053	055.0	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LERMA	-	096	098.7	20.9	-	-	4000	-	1.0
-	FM	LERMA	-	096	098.7	-	-	-		-	1.0
-	DF	AMIRO	-	-	-	-	-	FL130	-	-	1.0
-	TF	BADOD	-	328	330.0	18.9	-	-	-	-	1.0
OKTET 2R											
-	CA	-	-	053	055.0	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LERMA	-	096	098.7	20.9	-	-	4000	-	1.0
-	FM	LERMA	-	096	098.7	-	-	-		-	1.0
-	DF	AMIRO	-	-	-	-	-	FL130	-	-	1.0
-	TF	OKTET	-	345	346.8	33.5	-	-	-	-	1.0
IRMAR 2R											
-	CA	-	-	053	055.0	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LERMA	-	096	098.7	20.9	-	-	4000		1.0
-	FM	LERMA	-	096	098.7	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BARSO	-	-	-	-	-	FL130	-	-	1.0
-	TF	IRMAR	-	352	353.8	39.6	-	-	-	-	1.0
NOSTA 2R											
-	CA	-	-	053	055.0	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LERMA	-	096	098.7	20.9	-	-	4000		1.0
-	FM	LERMA	-	096	098.7	-	-	-		-	1.0
-	DF	PIGOS	-	-	-	-	-	FL100	-	-	1.0
-	TF	NOSTA	-	052	054.6	20.5	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

LA MOLE
SID RNAV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 06											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 2,2°E			REF NAVAID : STP	
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)
USANO 2R											
-	CA	-	-	053	055.0	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LERMA	-	096	098.7	20.9	-	-	4000		1.0
-	FM	LERMA	-	096	098.7	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIGOS	-	-	-	-	-	FL100	-	-	1.0
-	TF	USANO	-	063	065.6	16.4	-	-	-	-	1.0
SODRI 2R											
-	CA	-	-	053	055.0	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LERMA	-	096	098.7	20.9	-	-	4000		1.0
-	FM	LERMA	-	096	098.7	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OMARD	-	-	-	-	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	MERLU	-	097	099.4	9.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	SODRI	-	097	098.8	25.8	-	-	-	-	1.0
LONSU 2R											
-	CA	-	-	053	055.0	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LERMA	-	096	098.7	20.9	-	-	4000		1.0
-	FM	LERMA	-	096	098.7	-	-	-		-	1.0
-	DF	OMARD	-	-	-	-	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	MERLU	-	097	099.4	9.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	LONSU	-	148	150.7	20.8	-	-	-	-	1.0
VAREK 2R											
-	CA	-	-	053	055.0	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LERMA	-	096	098.7	20.9	-	-	4000	-	1.0
-	FM	LERMA	-	096	098.7	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OMARD	-	-	-	-	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	VAREK	-	158	159.9	50.5	-	-	-	-	1.0
TURIL 2R											
-	CA	-	-	053	055.0	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LERMA	-	096	098.7	20.9	-	-	4000	-	1.0
-	FM	LERMA	-	096	098.7	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	RUBIT	-	-	-	-	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	TURIL	-	269	271.0	17.0	-	-	-	-	1.0
LANKO 2R											
-	CA	-	-	053	055.0	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LERMA	-	096	098.7	20.9	-	-	4000		1.0
-	FM	LERMA	-	096	098.7	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	RUBIT	-	-	-	-	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	CUERS	-	269	271.2	12.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANKO	-	269	270.8	5.3	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

LA MOLE

STAR secteurs Nord, Est et Sud-Est / *STAR North, East and South-East sectors*

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

STAR NESE RNAV RWY ALL											
RMK	GNSS only							MAG VAR 2020 2,2°E		REF NAVAID: -	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HDLG	-	AMGEL	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HDLG	-	INLOV	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OZMIC 3V											
-	IF	OZMIC	-	-	-	-	-	-	FL170	-	1.0
-	TF	OTOKE	-	219	221.5	5.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	219	221.4	17.1	-	4000	-	-	1.0
BORDI 3V											
-	IF	BORDI	-	-	-	-	-	-	FL170	-	1.0
-	TF	AMGEL	-	233	235.1	20,0	-	11400	-	-	1.0
-	TF	MIKRU	-	139	140.9	11.8	-	FL 110	-	-	1.0
-	TF	OTOKE	-	107	109.4	27,0	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	219	221.4	17.1	R	4000	-	-	1.0
VEVAR 3V											
-	IF	VEVAR	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	GAPDO	-	168	170.3	35.6	-	FL170	FL 220	-	1.0
-	TF	AMGEL	-	155	157.1	24.9	-	FL140	-	-	1.0
-	TF	MIKRU	-	139	140.9	11.8	-	FL110	-	-	1.0
-	TF	OTOKE	-	107	109.4	27,0	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	219	221.4	17.1	R	4000	-	-	1.0
LONSU 3V											
-	IF	LONSU	-	-	-	-	-	-	FL 170	-	1.0
-	TF	KOKIN	-	359	001.1	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	304	306.6	9,0	-	4000	-	-	1.0
SODRI 3V											
-	IF	SODRI	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	KOKIN	-	309	310.9	19.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	304	306.6	9,0	-	4000	-	-	1.0
KERIT 3V											
-	IF	KERIT	-	-	-	-	-	-	FL 170	-	1.0
-	TF	KOKIN	-	252	254.2	25.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	304	306.6	9,0	-	4000	-	-	1.0

© SIA

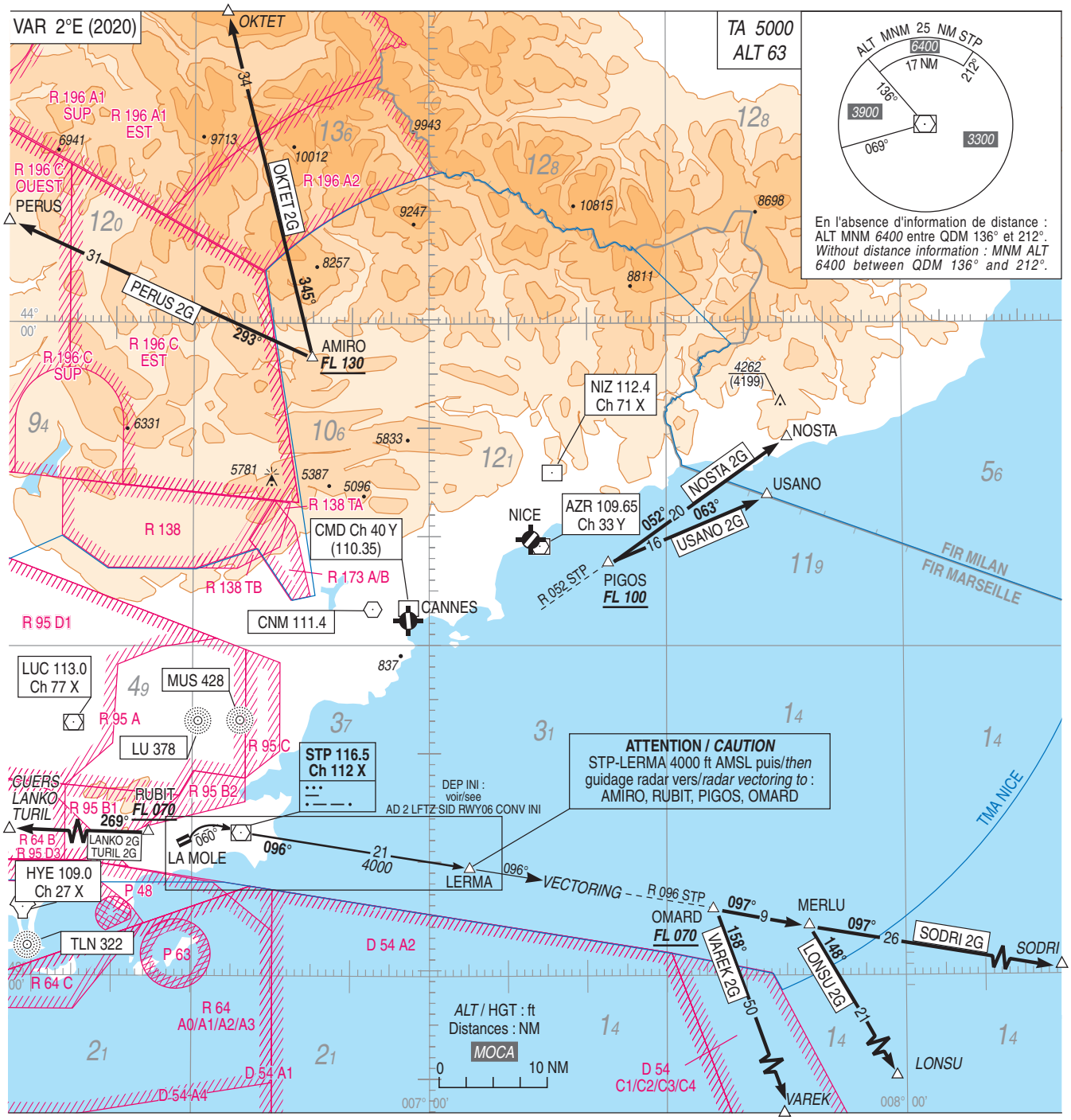
LA MOLE
STAR RNAV WEST
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B)

STAR RNAV WEST											
RMK	GNSS only							MAG VAR 2020 2,2 E		REF NAVAID: -	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HDLG	-	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XATEL 3V											
-	IF	XATEL	-	-	-	-	-	-	FL 310	-	-
-	TF	TUPOX	-	149	151.2	20.2	-	-	FL 250	-	1.0
-	TF	RUBEB	-	149	151.4	15.1	-	FL 200	FL 200	280	1.0
-	TF	BATEX	-	126	127.8	8.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	UGLET	-	126	128.0	8.6	-	FL 120	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	126	128.0	13.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	119	120.8	7.2	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	121	122.8	6,1	-	-	-	-	1.0
ABDIL 3V											
-	IF	ABDIL	-	-	-	-	-	-	FL 190	-	-
-	TF	TUPOX	-	164	166.0	10.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	RUBEB	-	149	151.4	15.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	BATEX	-	126	127.8	8.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	UGLET	-	126	128.0	8.6	-	FL 120	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	126	128.0	13.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	119	120.8	7.2	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	121	122.8	6,1	-	-	-	-	1.0
TUPOX 3V											
-	IF	TUPOX	-	-	-	-	-	-	FL 250	-	-
-	TF	RUBEB	-	149	151.4	15.1	-	FL 200	FL 200	280	1.0
-	TF	BATEX	-	126	127.8	8.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	UGLET	-	126	128.0	8.6	-	FL 120	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	126	128.0	13.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	119	120.8	7.2	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	121	122.8	6,1	-	-	-	-	1.0
ABLAK 3V											
-	IF	ABLAK	-	-	-	-	-	-	FL 200	280	-
-	TF	ABILI	-	067	068.8	11.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	UGLET	-	083	084.7	8,8	-	FL 120	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	126	128.0	13.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	119	120.8	7.2	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	121	122.8	6,1	-	-	-	-	1.0
PERUS 3V											
-	IF	PERUS	-	-	-	-	-	-	FL 190	-	-
-	TF	AMFOU	-	178	180.2	33,4	-	-	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	174	176.2	9,1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	119	120.8	7.2	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	121	122.8	6,1	-	-	-	-	1.0
AMFOU 3V											
-	IF	AMFOU	-	-	-	-	-	-	FL 120	250	-
-	TF	GILON	-	174	176.2	9,1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	119	120.8	7.2	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	121	122.8	6,1	-	-	-	-	1.0
BIRGO 3V											
-	IF	BIRGO	-	-	-	-	-	-	FL 110	250	-
-	TF	LUC	-	93	095.1	6,0	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	121	120.8	6,1	-	-	-	-	1.0

© SIA

LA MOLE
SID CONV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

APP : NICE Approche/*Approach* 122.925 (I) (1)
NICE Départ/*Departure* 130.830 (H) - 125.580 (S)
TWR : NIL
AFIS : LA MOLE Information 118.130 (2)
ATIS : ATIS WEB LA MOLE : https://www.degreane-horizon.cloud/atisweb/lamole/
(1) Au-dessus de / *Above* 3500. (2) Procédure interdite en dehors HOR AFIS / *Procedure prohibited out of AFIS SKED.*



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

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

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

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

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

VMC : - before radar vectoring, turn back in order to land on the aerodrome.
- after radar vectoring, join SID directly.

IMC : - before radar vectoring, continue flight up to LERMA at assigned FL, then join SID directly.

- after radar vectoring, join SID directly.

Note : In any case, climb at the latest assigned level. If the latest assigned FL is not compatible with the minimal safety altitude, go through with the climb to the cruising level.

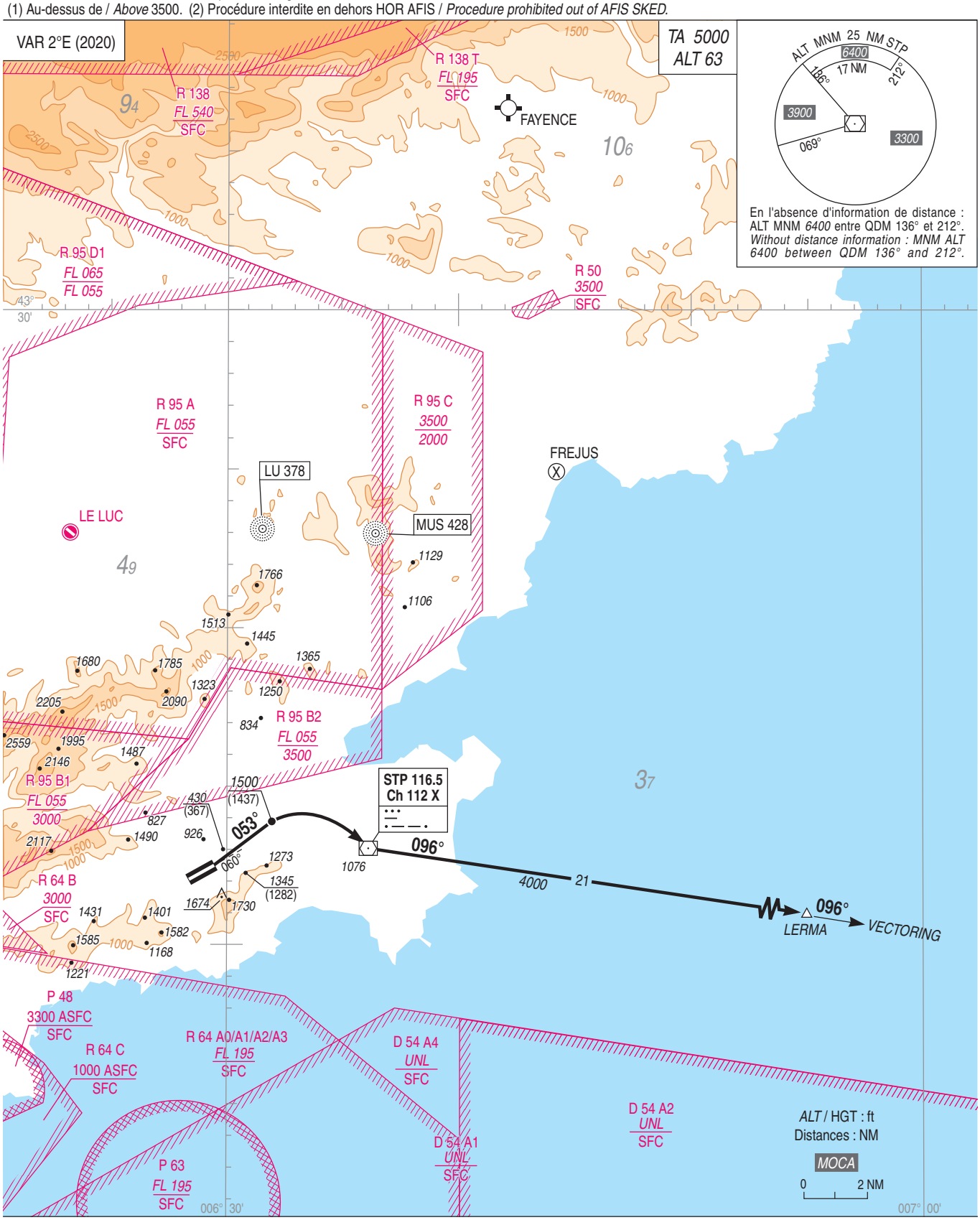
© SIA

LA MOLE

SID CONV Initiaux / *Initial* RWY 06

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

APP : NICE Approche/*Approach* 122.925 (I) (1)
NICE Départ/*Departure* 130.830 (H) - 125.580 (S)
TWR : NIL
AFIS : LA MOLE Information 118.130 (2)
ATIS : ATIS WEB LA MOLE : https://www.degreane-horizon.cloud/atisweb/lamole/
(1) Au-dessus de / *Above* 3500. (2) Procédure interdite en dehors HOR AFIS / *Procedure prohibited out of AFIS SKED.*



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Voir AD 2 LFTZ SID RWY06 CONV

RADIOCOMMUNICATION FAILURE
See AD 2 LFTZ SID RWY06 CONV

© SIA

LA MOLE
SID CONV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID CONV RWY 06	
CAT	A, B
PBN Box	-
Climb gradient	Abstraction faite des arbres à gauche et à droite à plus de 70m de l'axe de piste et jusqu'à 600m après la DER qui impliquent une pente excessive jusqu'à hauteur 200ft : La pente minimale théorique de montée est 11% due aux arbres sur le relief 039°/ARP, 0.9NM, d'altitude 131m, à maintenir jusqu'à 1800ft AMSL dus au relief boisé à droite du secteur de départ, ensuite, la pente minimale théorique de montée de 3.3% peut s'appliquer. *If trees left and right, more than 70m far from runway axis until 600m beyond DER that imply an excessive climb gradient up to 200ft height are disregarded :* *The minimum theoretical climb gradient is 11% due to trees on hill 039°/ARP, 0.9NM, 131m altitude, to be maintained up to 1800ft AMSL due to the hill right of departure sector, then the minimum theoretical climb gradient of 3.3% can apply.*
ATS climb gradient	Pente ATS 11% à maintenir jusqu'à 4000ft pour atteindre l'espace aérien contrôlé. *ATS climb gradient 11% to be maintained up to 4000ft to reach controlled airspace.*
General RMK	Départs à destination de la Corse : Hélices : RFL 130 MAX, excepté destination LFKF : RFL 190 MAX. Réacteurs : RFL 190 MAX, excepté destination LFKC : RFL 130 MAX. *Departures to Corsica :* *Turboprops : RFL 130 MAX, except for LFKF : RFL 190 MAX.* *Turbofans : RFL 190 MAX, except for LFKC : RFL 130 MAX.*
	Espace de classe G jusqu'à 3500ft AMSL. *G class airspace below 3500ft AMSL.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
PERUS 2G	Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL 130 MNM, puis procéder vers PERUS (293°) *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to AMIRO at FL 130 MNM, then proceed to PERUS (293°)*	*4000*	RFL > 135
←			
←			
OKTET 2G	Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL 130 MNM, puis procéder vers OKTET (345°). *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to follow R 096 STP (096°) to LERMA climbing to 4000 MAX for vectoring to AMIRO at FL 130 MNM, then proceed to OKTET (345°).*	*4000*	RFL > 195
←			
NOSTA 2G	Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à PIGOS au FL 100 MNM puis procéder vers NOSTA (052°) *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to PIGOS at FL 100 MNM, then proceed to NOSTA (052°)*	*4000*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

LA MOLE
SID CONV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

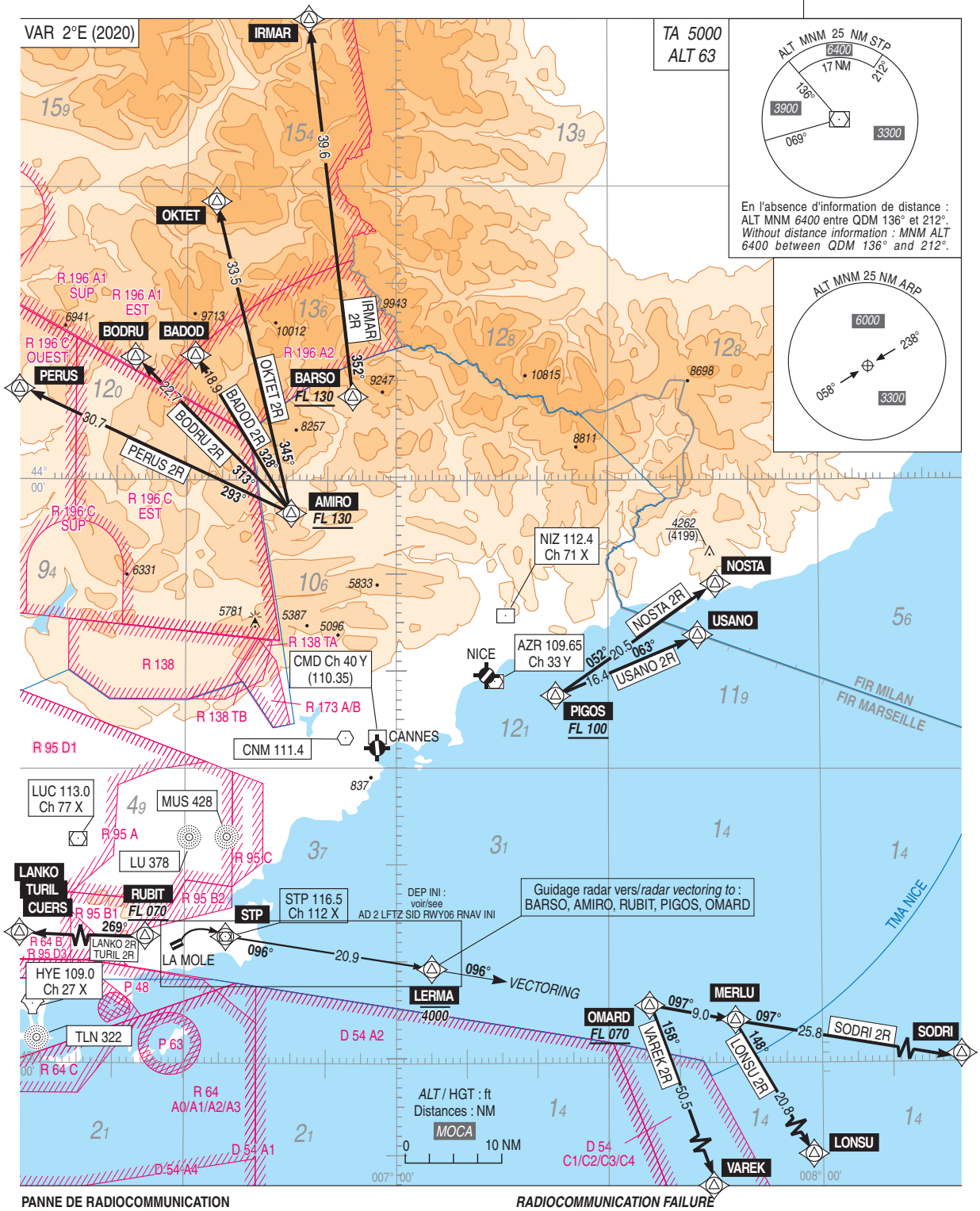
SID CONV RWY 06			
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
USANO 2G	Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre le R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à PIGOS au FL 100 MNM puis procéder vers USANO (063°) *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to PIGOS at FL 100 MNM, then proceed to USANO (063°)*	*4000*	
SODRI 2G	Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL 070 MNM puis procéder vers MERLU puis SODRI (097°) *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to OMARD at FL 070 MNM then proceed to MERLU then SODRI (097°)*	*4000*	Voir / *See* General RMK.
LONSU 2G	Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL 070 MNM puis procéder vers MERLU (097°) puis LONSU (148°). *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to OMARD at FL 070 MNM then proceed to MERLU (097°) then LONSU (148°).*	*4000*	Voir / *See* General RMK.
VAREK 2G	Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL 070 MNM puis procéder vers VAREK (158°). *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to OMARD at FL 070 MNM then proceed to VAREK (158°)*	*4000*	Voir / *See* General RMK.
LANKO 2G	Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à RUBIT au FL 070 MNM, puis procéder vers CUERS puis LANKO (269°). *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to RUBIT at FL 070 MNM then proceed to CUERS then LANKO (269°).*	*4000*	RFL < 195
TURIL 2G	Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à RUBIT au FL 070 MNM puis procéder vers TURIL (269°). *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to RUBIT at FL 070 MNM then proceed to TURIL (269°).*	*4000*	RFL > 195

Omnidirectional departures RWY 06
NIL

LA MOLE
SID RNAV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

APP : NICE Approche/*Approach* 122.925 (I) (1)
NICE Départ/*Departure* 130.830 (H) - 125.580 (S)
TWR : NIL
AFIS : LA MOLE Information 118.130 (2)
ATIS : ATIS WEB LA MOLE : https://www.degreane-horizon.cloud/atisweb/lamole/
(1) Au-dessus de / *Above* 3500. (2) Procédure interdite en dehors HOR AFIS / *Procedure prohibited out of AFIS SKED.*

RNAV1
GNSS seulement / *only*



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

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

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

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

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

VMC : - before radar vectoring, turn back in order to land on the aerodrome.
- after radar vectoring, join SID directly.

IMC : - before radar vectoring, continue flight up to LERMA at assigned FL, then join SID directly.

- after radar vectoring, join SID directly.

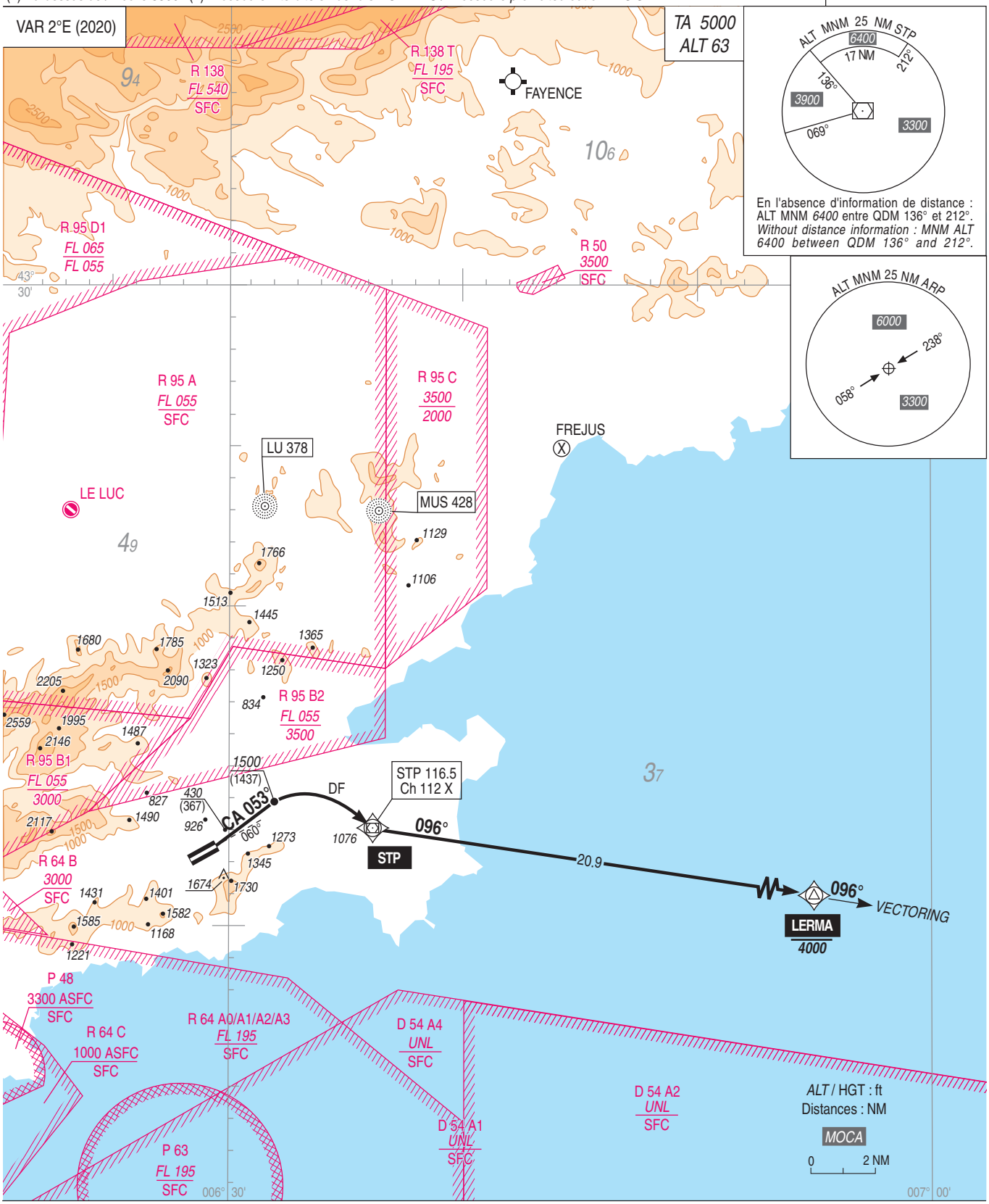
Note : In any case, climb at the latest assigned level. If the latest assigned FL is not compatible with the minimal safety altitude, go through with the climb to the cruising level.

© SIA

LA MOLE
SID RNAV Initiaux / *Initial* RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

APP : NICE Approche/*Approach* 122.925 (I) (1)
NICE Départ/*Departure* 130.830 (H) - 125.580 (S)
TWR : NIL
AFIS : LA MOLE Information 118.130 (2)
ATIS : ATIS WEB LA MOLE : https://www.degreane-horizon.cloud/atisweb/lamole/
(1) Au-dessus de / *Above* 3500. (2) Procédure interdite en dehors HOR AFIS / *Procedure prohibited out of AFIS SKED.*

RNAV1
GNSS seulement / *only*



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Voir AD 2 LFTZ SID RWY06 RNAV

RADIOCOMMUNICATION FAILURE
See AD 2 LFTZ SID RWY06 RNAV

© SIA

LA MOLE
SID RNAV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 06	
CAT	A, B
PBN Box	RNAV 1 GNSS seulement / only
Climb gradient	Abstraction faite des arbres à gauche et à droite à plus de 70m de l'axe de piste et jusqu'à 600m après la DER qui impliquent une pente excessive jusqu'à hauteur 200ft : La pente minimale théorique de montée est 11% due aux arbres sur le relief 039°/ARP, 0.9NM, d'altitude 131m, à maintenir jusqu'à 1800ft AMSL, dus au relief boisé à droite du secteur de départ, ensuite, la pente minimale théorique de montée de 3.3% peut s'appliquer. *If trees left and right, more than 70m far from runway axis until 600m beyond DER that imply an excessive climb gradient up to 200ft height are disregarded :* *The minimum theoretical climb gradient is 11% due to trees on hill 039°/ARP, 0.9NM, 131m altitude, to be maintained up to 1800ft AMSL due to the hill right of departure sector, then the minimum theoretical climb gradient of 3.3% can apply.*
ATS Climb gradient	Pente ATS 11% à maintenir jusqu'à 4000ft pour atteindre l'espace aérien contrôlé. *ATS climb gradient 11% to be maintained up to 4000ft to reach controlled airspace.*
General RMK	Départs à destination de la Corse : Hélices : RFL 130 MAX, excepté destination LFKF : RFL 190 MAX. Réacteurs : RFL 190 MAX, excepté destination LFKC : RFL 130 MAX. *Departures to Corsica :* *Turboprops : RFL 130 MAX, except for LFKF : RFL 190 MAX.* *Turbofans : RFL 190 MAX, except for LFKC : RFL 130 MAX.*
	Espace de classe G jusqu'à 3500ft AMSL. *G class airspace below 3500ft AMSL.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
PERUS 2R	Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL 130 MNM, puis procéder vers PERUS. *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to AMIRO at FL130 MNM, then proceed to PERUS.*	*4000*	RFL > 135
BODRU 2R	Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL 130 MNM, puis procéder vers BODRU. *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to AMIRO at FL 130 MNM, then proceed to BODRU.*	*4000*	RFL > 195
BADOD 2R	Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL 130 MNM, puis procéder vers BADOD. *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to AMIRO at FL 130 MNM, then proceed to BADOD.*	*4000*	RFL > 195
OKTET 2R	Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL 130 MNM, puis procéder vers OKTET. *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to AMIRO at FL 130 MNM, then proceed to OKTET.*	*4000*	RFL > 195
IRMAR 2R	Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à BARSO au FL 130 MNM, puis procéder vers IRMAR. *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to BARSO at FL 130 MNM, then proceed to IRMAR.*	*4000*	RFL > 195

© Service de l'Information Aéronautique, France

LA MOLE
SID RNAV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 06			
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
NOSTA 2R	Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à PIGOS au FL 100 MNM puis procéder vers NOSTA. *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to PIGOS at FL 100 MNM, then proceed to NOSTA.*	*4000*	
USANO 2R	Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à PIGOS au FL 100 MNM puis procéder vers USANO. *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to PIGOS at FL 100 MNM, then proceed to USANO.*	*4000*	
SODRI 2R	Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL 070 MNM puis procéder vers MERLU puis SODRI. *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to OMARD at FL 070 MNM then proceed to MERLU then SODRI.*	*4000*	Voir / *See* General RMK.
LONSU 2R	Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL 070 MNM puis procéder vers MERLU puis LONSU. *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to OMARD at FL 070 MNM then proceed to MERLU then LONSU.*	*4000*	Voir / *See* General RMK.
VAREK 2R	Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL 070 MNM puis procéder vers VAREK. *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to OMARD at FL 070 MNM then proceed to VAREK.*	*4000*	Voir / *See* General RMK.
LANKO 2R	Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à RUBIT au FL 070 MNM, puis procéder vers CUERS puis LANKO. *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to RUBIT at FL 070 MNM then proceed to CUERS then LANKO.*	*4000*	RFL < 195
TURIL 2R	Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à RUBIT au FL 070 MNM puis procéder vers TURIL. *Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to RUBIT at FL 070 MNM then proceed to TURIL.*	*4000*	RFL > 195

Omnidirectional departures RWY 06
NIL

LA MOLE

STAR secteurs Nord, Est et Sud-Est / *STAR North, East and South-East sectors*

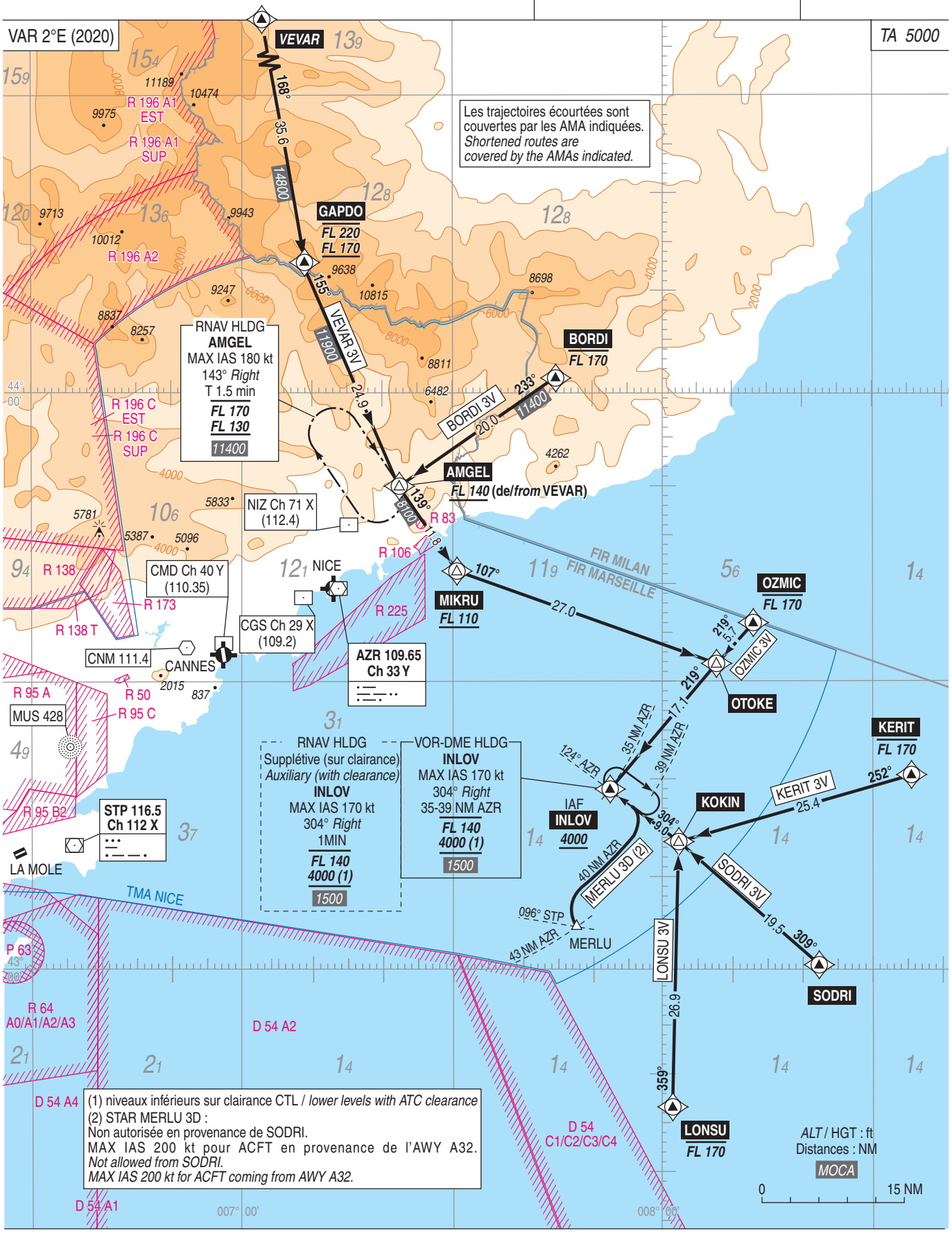
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B)

IAF : INLOV

APP : NICE Approche / *Approach* 124.180 (H) - 122.925 (I) - 125.580 (s)
TWR : NIL
AFIS : LA MOLE Information 118.130

RNAV 1
GNSS seulement sauf depuis MERLU (CONV)
GNSS only except from MERLU (CONV)

Sur instruction du CTL
With ATC clearance



(1) niveaux inférieurs sur clairance CTL / *lower levels with ATC clearance*
(2) STAR MERLU 3D :
Non autorisée en provenance de SODRI.
MAX IAS 200 kt pour ACFT en provenance de l'AWY A32.
Not allowed from SODRI.
MAX IAS 200 kt for ACFT coming from AWY A32.

© SIA

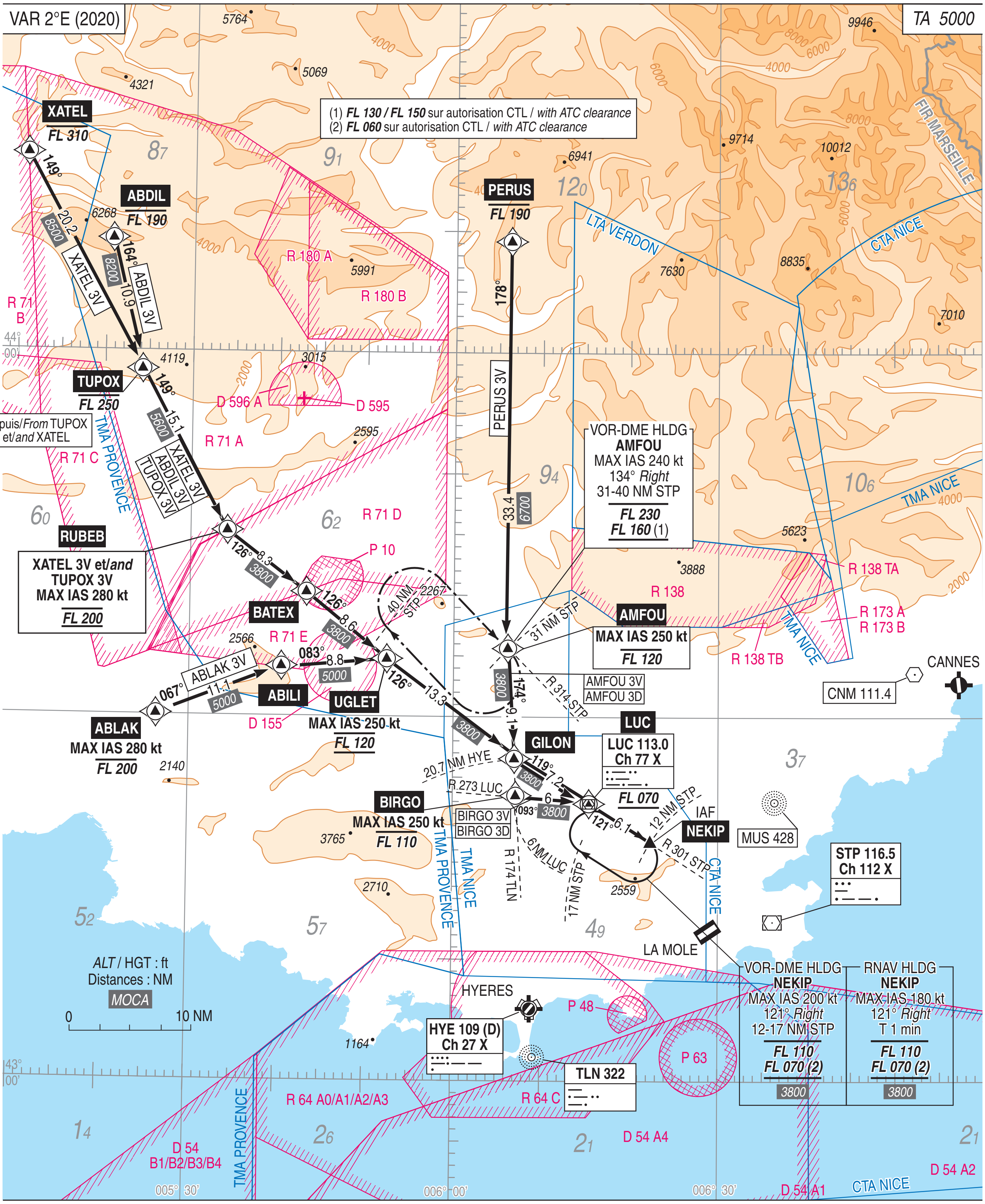
LA MOLE
STAR secteur Ouest / *West sector*
XATEL - ABDIL - TUPOX - ABLAK - PERUS - AMFOU - BIRGO
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B)

IAF : NEKIP

APP : NICE Approche / *Approach* 134.475 (H) - 122.925 (I) - 125.580 (s)
TWR : NIL
AFIS : LA MOLE Information 118.130

Sur instruction du CTL / *With ATC clearance*

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



APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

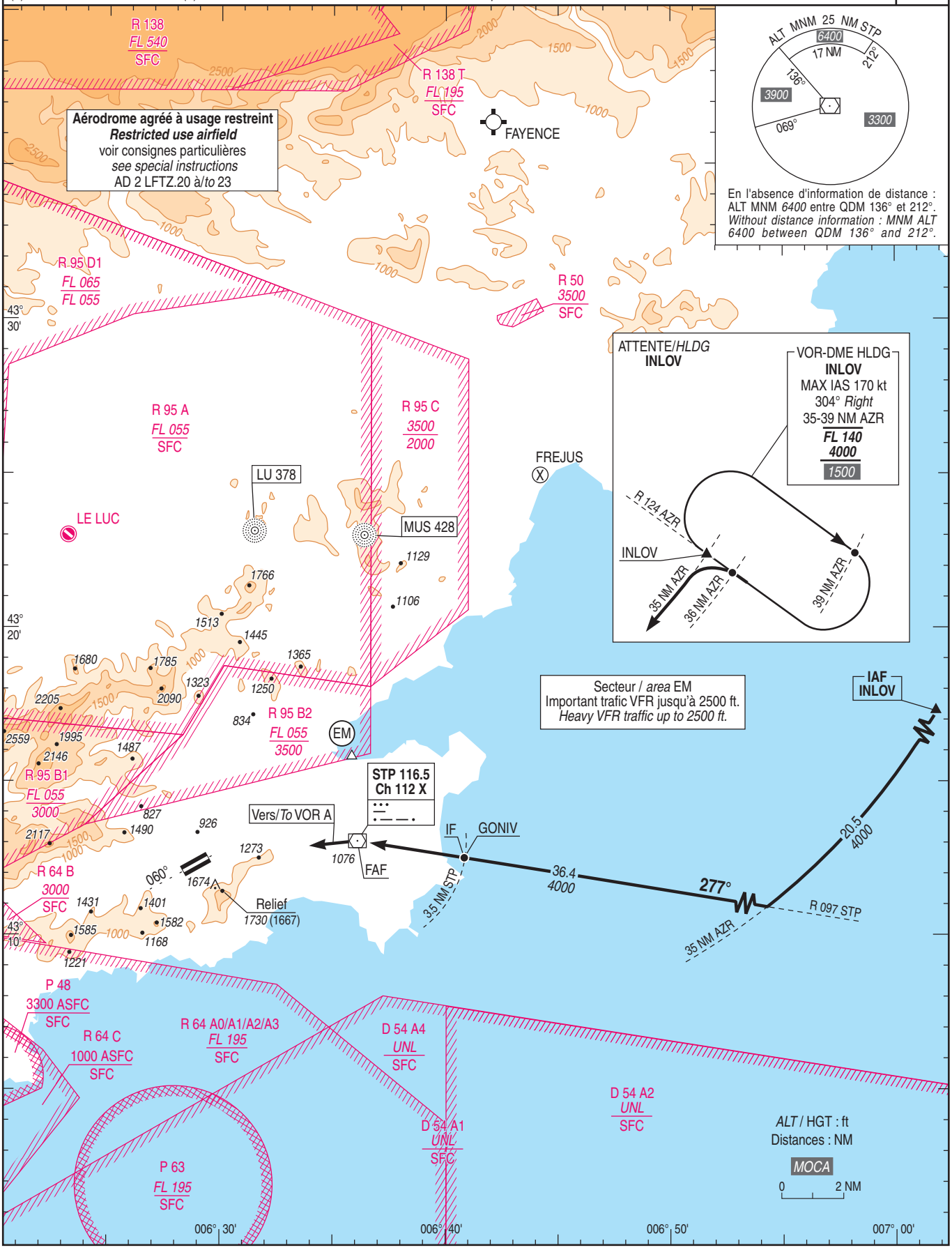
LA MOLE

CAT A B

INA INLOV

APP : NICE Approche/*Approach* 124.180 (1)(I)(Secteur EST/*EAST sector*) - 122.925 (1)(Info Sud) - 125.580 (1)(s)
TWR : NIL
AFIS : LA MOLE Information : 118.130 (2)
(1) Au-dessus de / *Above 3500.* (2) Procédure interdite en dehors HOR AFIS / *Procedure prohibited out of AFIS SKED.*

VAR
2°E
(2020)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

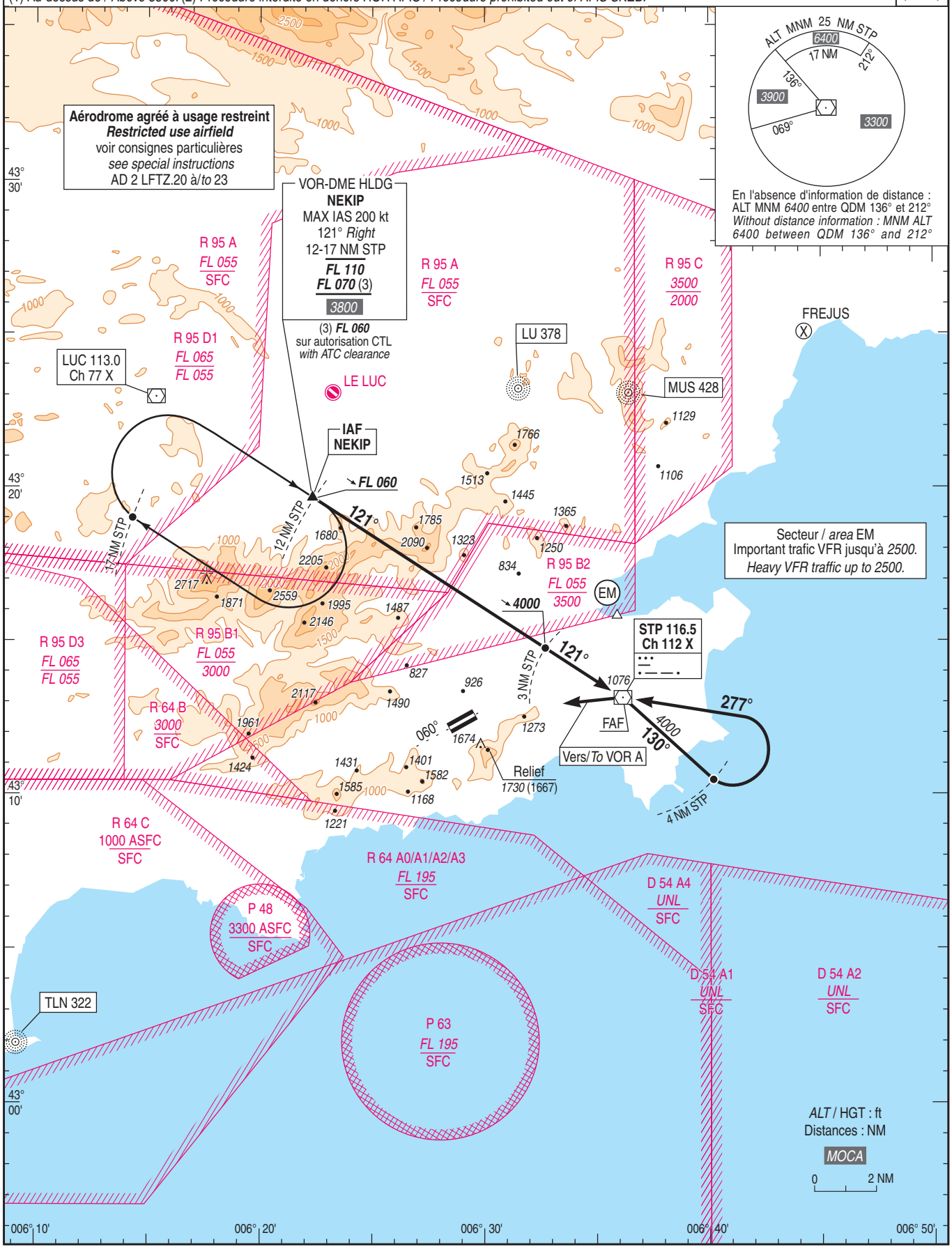
LA MOLE

CAT A B

INA NEKIP

APP : NICE Approche/*Approach* 134.475 (1)(H)(Secteur OUEST/*WEST sector)* - 122.925 (1)(Info Sud) - 125.580 (1)(s)
TWR : NIL
AFIS : LA MOLE Information : 118.130 (2)
(1) Au-dessus de / *Above 3500.* (2) Procédure interdite en dehors HOR AFIS / *Procedure prohibited out of AFIS SKED.*

VAR
2°E
(2020)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

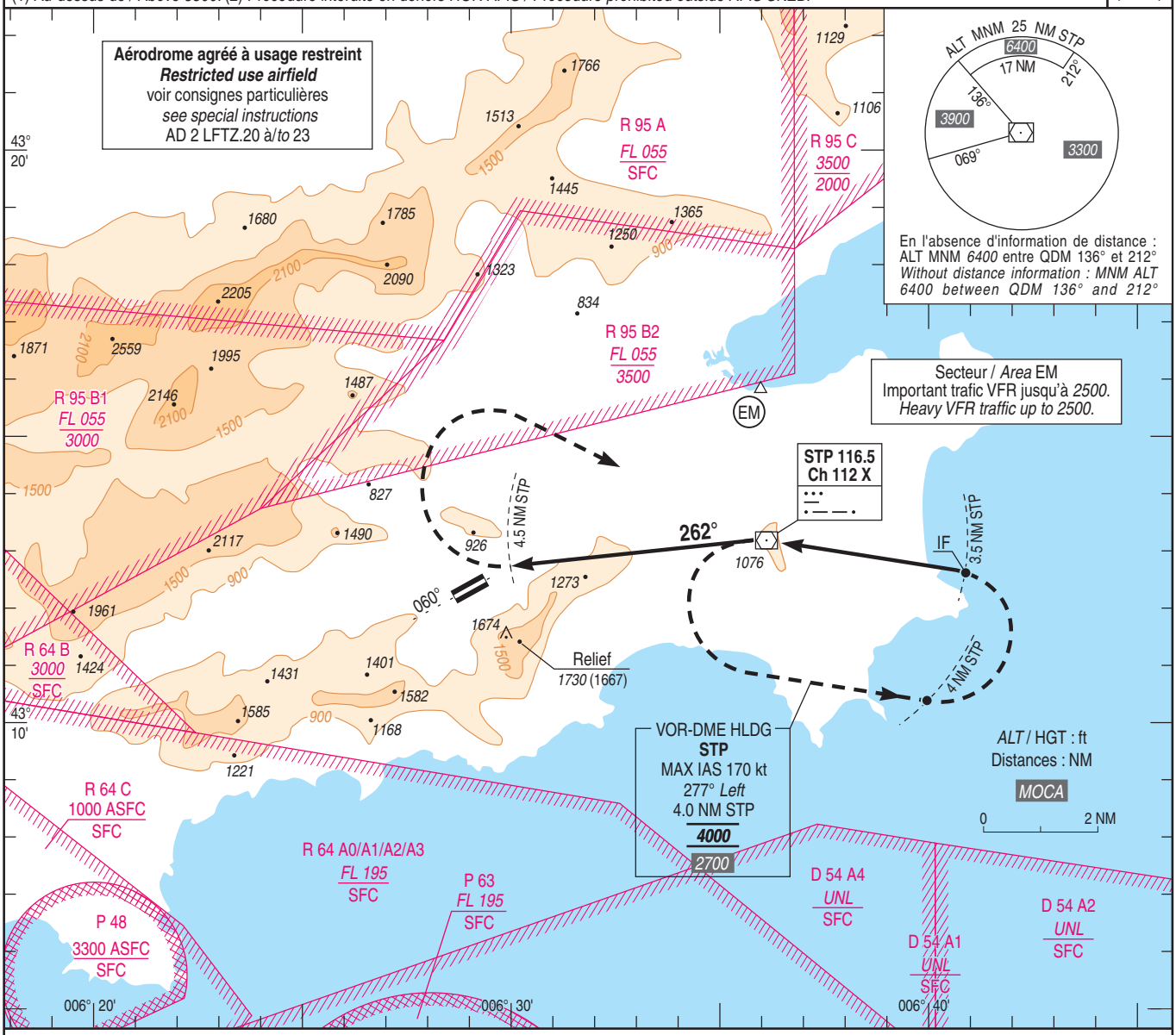
***ALT AD : 63 (3 hPa)**, THR24 : 54, DTHR06 : 62*

LA MOLE

FNA VOR A

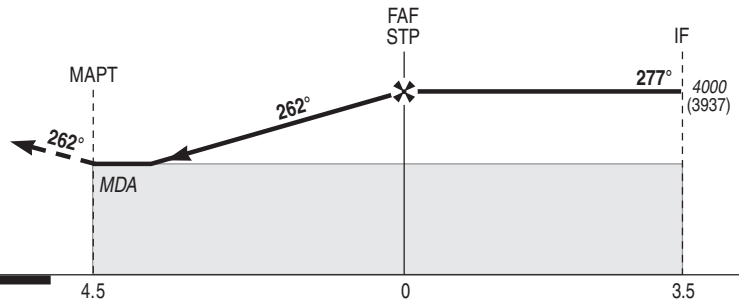
APP : NICE Approche/*Approach* 134.475 (1)(H)(Secteur OUEST/*WEST sector*) - 124.180 (1)(Secteur EST/*EAST sector*) - 122.925 (1)(Info Sud) - 125.580 (1)(s)
TWR : NIL
AFIS : LA MOLE Information : 118.130 (2)
(1) Au-dessus de / *Above 3500.* (2) Procédure interdite en dehors HOR AFIS / *Procedure prohibited outside AFIS SKED.*

VAR 2°E (2020)



API : **Au MAPT** tourner à **droite** vers **STP** en montée vers ***3500*** (3437).
A **STP** monter à ***4000*** (3937) et intégrer l'attente.

*Missed approach : **At MAPT** turn **right** to **STP** climbing up to **3500** (3437).*
*At **STP** climbing up to **4000** (3937) and enter holding.*



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

REF HGT : *ALT AD*

CAT	MVL / *Circling*	
	MDA (H)	VIS
A B	***2500*** (2440)	5000

Nébulosité / *Nebulosity* : Plafond *2500* et pas de nuages en-dessous de *1500* / *Ceiling 2500 and no clouds under 1500.*

Exécution de la phase à vue : maintenir le palier à la MDA (*2500*) jusqu'à la verticale de l'aérodrome et ensuite intégrer la circulation d'aérodrome en se conformant à la carte d'atterrissage à vue (AD 2 LFTZ ATT 01). Pas de descente en-dessous de *2500* dans le secteur Sud de la piste.
***Visual phase execution** : maintain level at MDA (2500) until overhead airfield and then integrate circuit pattern as described in Visual Approach Chart (AD 2 LFTZ ATT 01). Do not descend below 2500 in the South sector of the RWY .*

© SIA