

FORCES ARMEES FRANCAISES
DIRECTION DE LA SECURITE AERONAUTIQUE D'ETAT
DIRECTION DE LA CIRCULATION AERIEENNE MILITAIRE / DIVISION INFORMATION AERONAUTIQUE
BP 80 370 - 33694 MERIGNAC CEDEX

☎ CIV : 05.33.89.43.57 PNIA : 865.337.4357 Bureau Qualité / Quality
☎ CIV : 05.33.89.43.88 PNIA : 865.337.4388 Ventes et abonnements / Sales and subscriptions
☎ CIV : 05.33.89.43.72 PNIA : 865.337.4372 Information aéronautique / Aeronautical Information
☎ CIV : 05.33.89.43.54 PNIA : 865.337.4354 Secrétariat / Secretariat
Courriel : dsae-dircam-dia.sec-cdt.fct@intradef.gouv.fr
NeMO : dsae-dircam-dia@intradef.gouv.fr

Sites : (internet): <https://www.dircam.dsae.defense.gouv.fr/> (intradef): <https://portail-dircam.intradef.gouv.fr/>

BULLETIN DE MISE A JOUR MIAC 1 N° 05/25 NON AIRAC
Mise en vigueur au 17 APR 25

Nom AD et volets à Remplacer, Ajouter ou Supprimer	R	A	S
PAGE DE GARDE	X		
Registre des bulletins de mise à jour	X		
ENR 4.4 INDICATIFS CODES DES POINTS SIGNICATIFS			
ENR 4.4-15	X		
ENR 4.4-21	X		
AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE			
AD-2.LFKJ-7	X		
AD_2_LFKJ_ARC_01	X		
AD_2_LFKJ_IAC_RWY02_ILS_Z_LOC_Z	X		
BASTIA PORETTA			
AD-2.LFKB-6	X		
AD-2.LFKB-7	X		
AD_2_LFKB_ARC_01	X		
BIARRITZ PAYS BASQUE			
AD_2_LFBZ_ARC_01	X		
AD_2_LFBZ_AMG_01			X
AD_2_LFBZ_MVA_01		X	
AD_2_LFBZ_STAR_RWY27_RNAV	X		
AD_2_LFBZ_DATA_STAR_RWY27_RNAV_CODE_01	X		
BISCARROSSE PARENTIS			
AD-2.LFBS-1	X		
AD-2.LFBS-2	X		
AD-2.LFBS-5	X		
AD_2_LFBS_IAC_RWY27_INA_GNSS	X		
AD_2_LFBS_IAC_RWY27_FNA_RNP_X	X		
AD_2_LFBS_IAC_RWY27_FNA_RNP_Y	X		
AD_2_LFBS_IAC_RWY27_FNA_RNP_Z	X		
AD_2_LFBS_IAC_RWY27_NDB	X		
BORDEAUX MERIGNAC			
AD_2_LFBD_TEXT_02	X		
AD_2_LFBD_ARC_01	X		
AD_2_LFBD_STAR_RWY_ALL_RNAV	X		
AD_2_LFBD_STAR_RWY_ALL_CONV	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY05_RNP_A_VPT	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY05_RNP_Y_AR	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY05_FNA_RNP_Z	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY05_FNA_VOR	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY05_INA_RNAV_Z	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY05_INA_VOR	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY11_INA_RNAV	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY11_FNA_RNP	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY11_FNA_VOR	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY11_INA_VOR	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY23_FNA_RNP	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY23_INA_RNAV	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY23_INA_ILS_VOR	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY23_FNA_ILS_LOC	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY23_FNA_VOR	X		

Nom AD et volets à Remplacer, Ajouter ou Supprimer	R	A	S
AD_2_LFBD_IAC_RWY29_FNA_RNP	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY29_INA_RNAV	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY29_INA_ILS_VOR	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY29_FNA_ILS_LOC	X		
AD_2_LFBD_IAC_RWY29_FNA_VOR	X		
CANNES MANDELIEU			
AD-2.LFMD-8	X		
AD-2.LFMD-9	X		
AD-2.LFMD-12	X		
AD-2.LFMD-13	X		
AD-2.LFMD-14	X		
AD_2_LFMD_STAR_WEST_RWY17-35_RNAV_CONV	X		
CASTRES MAZAMET			
AD-2.LFCK-3	X		
CHAMBERY AIX LES BAINS			
AD-2.LFLB-7	X		
AD-2.LFLB-8	X		
AD-2.LFLB-9	X		
AD-2.LFLB-10	X		
AD-2.LFLB-11	X		
AD-2.LFLB-12	X		
AD-2.LFLB-13			X
AD_2_LFLB_ARC_01			X
AD_2_LFLB_STAR_RWY_ALL_RNAV	X		
AD_2_LFLB_SID_RWY18_RNAV	X		
AD_2_LFLB_SID_RWY18_RNAV_INSTR_01	X		
AD_2_LFLB_SID_RWY18_RNAV_INSTR_03	X		
AD_2_LFLB_SID_RWY36_RNAV	X		
AD_2_LFLB_SID_RWY36_RNAV_INSTR_01	X		
AD_2_LFLB_SID_RWY36_RNAV_CONV	X		
AD_2_LFLB_SID_RWY36_RNAV-CONV_INSTR_01	X		
AD_2_LFLB_SID_RWY36_RNAV-CONV_INSTR_02	X		
AD_2_LFLB_DATA_02	X		
AD_2_LFLB_IAC_RWY18_RNP_Y_AR	X		
AD_2_LFLB_IAC_RWY18_RNP_Z	X		
CHAMBLEY			
AD-2.LFJY-4	X		
DIJON LONGVIC			
AD-2.LFSD-4	X		
FIGARI SUD CORSE			
AD-2.LFKF-7	X		
LA MOLE			
AD-2.LFTZ-5	X		
AD-2.LFTZ-6	X		
AD-2.LFTZ-7	X		
AD-2.LFTZ-8	X		
AD_2_LFTZ_STAR_WEST_RWY_ALL_RNAV_CONV	X		
LA ROCHELLE ILE DE RE			
AD_2_LFBH_ARC_01	X		
AD_2_LFBH_ADC_01	X		
MARSEILLE PROVENCE			
AD-2.LFML-12	X		
AD-2.LFML-14	X		
AD-2.LFML-15	X		
AD-2.LFML-20	X		
AD_2_LFML_ARC_01	X		
AD_2_LFML_AMSR_01	X		
MONTPELLIER MEDITERRANEE			
AD-2.LFMT-9	X		
AD_2_LFMT_ARC_01	X		
AD_2_LFMT_SID_RWY12L_RNAV_NORD	X		
AD_2_LFMT_SID_RWY12L_RNAV_NORD_INSTR_01	X		
AD_2_LFMT_SID_RWY30R_RNAV	X		
AD_2_LFMT_SID_RWY30R_RNAV_INSTR_01	X		
AD_2_LFMT_SID_RWY30R_RNAV_INSTR_02	X		

FORCES ARMÉES FRANÇAISES



**MANUEL DE CARTES
DE PROCÉDURES AUX INSTRUMENTS
POUR LES AÉRONEFS D'ÉTAT**

SUR LES AÉRODROMES «AVIATION CIVILE»

En vigueur / *Effective date* : 17 APR 2025

Prochaine édition / *Next edition* : 15 MAY 2025

REGISTRE DES BULLETINS DE MISE A JOUR (BMJ)
RECORD OF BULLETIN

26 DEC 2024

AIRAC NR/Année NR/Year	NON AIRAC NR/Année NR/Year	Date de publication Publication date	Date d'entrée en vigueur Effective date	Inséré par Inserted by
12/24	13/24	17 OCT 24	28 NOV 2024	
13/24	01/25	14 NOV 24	26 DEC 2024	
01/25	02/25	12 DEC 24	23 JAN 2025	
02/25	03/25	09 JAN 25	20 FEB 2025	
03/25	04/25	06 FEB 25	20 MAR 2025	
04/25	05/25	06 MAR 25	17 APR 2025	
05/25	06/25	03 APR 25	15 MAY 2025	
06/25	07/25	01 MAY 25	12 JUN 2025	
07/25	08/25	29 MAY 25	10 JUL 2025	
08/25	09/25	26 JUN 25	07 AUG 2025	
09/25	10/25	24 JUL 25	04 SEP 2025	
10/25	11/25	21 AUG 25	02 OCT 2025	
11/25	12/25	18 SEP 25	30 OCT 2025	
12/25	13/25	16 OCT 25	27 NOV 2025	
13/25	01/26	13 NOV 25	25 DEC 2025	
01/26	02/26	11 DEC 25	22 JAN 2026	
02/26	03/26	08 JAN 26	19 FEB 2026	

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
Page de garde	17 APR 2025	Fiche de réclamation	08 AUG 2024
Pagination	15-juil.-21	Liste de contrôle LC 1 à LC 24	17 APR 2025
Registre des bulletins de mise à jour	26 DEC 2024		
Tableau des signes conventionnels		AD-2.LFKJ-5	28 NOV 2024
GEN 2.3 - SIGNES CONVENTIONNELS CARTOGRAPHIQUES 1	02 DEC 2021	AD-2.LFKJ-6	10 AUG 2023
GEN 2.3 - SIGNES CONVENTIONNELS CARTOGRAPHIQUES 2	02 DEC 2021	AD-2.LFKJ-7	17 APR 2025
GEN 2.3 - SIGNES CONVENTIONNELS CARTOGRAPHIQUES 3	02 DEC 2021	AD-2.LFKJ-8	28 NOV 2024
GEN 2.3 - SIGNES CONVENTIONNELS CARTOGRAPHIQUES 4	24 MAY 2018	AD-2.LFKJ-9	30 NOV 2023
GEN 2.3 - SIGNES CONVENTIONNELS CARTOGRAPHIQUES 5	19 JUL 2018	AD-2.LFKJ-10	28 NOV 2024
GEN 2.3 - SIGNES CONVENTIONNELS CARTOGRAPHIQUES 6	02 DEC 2021	AD-2.LFKJ-11	30 NOV 2023
GEN 2.3 - SIGNES CONVENTIONNELS CARTOGRAPHIQUES 7	24 MAY 2018	AD_2_LFKJ_MIA_TEXT_01	29 DEC 2022
ENR 4.1 AIDES DE RADIONAVIGATION EN-ROUTE		AD_2_LFKJ_MIA_TEXT_02	29 DEC 2022
ENR_4.1-1	05 SEP 2024	AD_2_LFKJ_AOC_RWY02-20	28 NOV 2024
ENR_4.1-2	26 DEC 2024	AD_2_LFKJ_ENV_01	28 NOV 2024
ENR_4.1-3	26 DEC 2024	AD_2_LFKJ_ARC_01	17 APR 2025
ENR_4.1-4	20 MAR 2025	AD_2_LFKJ_AMSR_01	28 NOV 2024
ENR_4.1-5	20 MAR 2025	AD_2_LFKJ_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_HORRO_CODE_01	28 NOV 2024
ENR_4.1-6	03 OCT 2024	AD_2_LFKJ_STAR_RWY_ALL_RNAV_HORRO	28 NOV 2024
ENR_4.1-6	22 FEB 2024	AD_2_LFKJ_DATA_STAR_RWY20_RNAV_PARATA_CODE_01	28 NOV 2024
ENR 4.4 INDICATIFS CODES DES POINTS SIGNICATIFS		AD_2_LFKJ_STAR_RWY20_RNAV_PARATA	28 NOV 2024
ENR_4.4-1	03 OCT 2024	AD_2_LFKJ_DATA_SID_RWY20_DEP_RNAV_OMNI	30 DEC 2021
ENR_4.4-2	03 OCT 2024	AD_2_LFKJ_SID_RWY20_DEP_RNAV_OMNI	28 NOV 2024
ENR_4.4-3	03 OCT 2024	AD_2_LFKJ_DATA_SID_RWY20_RNAV_HORRO_CODE_01	28 NOV 2024
ENR_4.4-4	03 OCT 2024	AD_2_LFKJ_SID_RWY20_RNAV_HORRO	28 NOV 2024
ENR_4.4-5	03 OCT 2024	AD_2_LFKJ_SID_RWY20_RNAV_HORRO_INSTR_01	28 NOV 2024
ENR_4.4-6	28 NOV 2024	AD_2_LFKJ_SID_RWY20_RNAV_HORRO_INSTR_02	28 NOV 2024
ENR_4.4-7	28 NOV 2024	AD_2_LFKJ_SID_RWY20_CONV_HORRO	28 NOV 2024
ENR_4.4-8	23 JAN 2025	AD_2_LFKJ_SID_RWY20_CONV_HORRO_INSTR_01	27 JAN 2022
ENR_4.4-9	23 JAN 2025	AD_2_LFKJ_DATA_SID_RWY20_RNAV_PARATA_CODE_01	28 NOV 2024
ENR_4.4-10	23 JAN 2025	AD_2_LFKJ_SID_RWY20_RNAV_PARATA	28 NOV 2024
ENR_4.4-11	23 JAN 2025	AD_2_LFKJ_SID_RWY20_RNAV_PARATA_INSTR_01	28 NOV 2024
ENR_4.4-12	23 JAN 2025	AD_2_LFKJ_SID_RWY20_RNAV_PARATA_INSTR_02	28 NOV 2024
ENR_4.4-13	23 JAN 2025	AD_2_LFKJ_ADC_01	28 NOV 2024
ENR_4.4-14	20 MAR 2025	AD_2_LFKJ_DATA_01	28 NOV 2024
ENR_4.4-15	17 APR 2025	AD_2_LFKJ_APDC_01	29 DEC 2022
ENR_4.4-16	23 JAN 2025	AD_2_LFKJ_APDC_02	29 DEC 2022
ENR_4.4-17	23 JAN 2025	AD_2_LFKJ_APDC_03	29 DEC 2022
ENR_4.4-18	23 JAN 2025	AD_2_LFKJ_DATA_RWY02_CODE_INA_GNSS	28 NOV 2024
ENR_4.4-19	23 JAN 2025	AD_2_LFKJ_IAC_RWY02_INA_GNSS	28 NOV 2024
ENR_4.4-20	23 JAN 2025	AD_2_LFKJ_IAC_RWY02_FNA_RNP_Y	28 NOV 2024
ENR_4.4-21	17 APR 2025	AD_2_LFKJ_DATA_RWY02_FNA_RNP_Y_CODE	28 NOV 2024
ENR_4.4-22	23 JAN 2025	AD_2_LFKJ_IAC_RWY02_FNA_RNP_Z	28 NOV 2024
ENR_4.4-23	23 JAN 2025	AD_2_LFKJ_DATA_RWY02_FNA_RNP_Z_CODE	28 NOV 2024
ENR_4.4-24	23 JAN 2025	AD_2_LFKJ_DATA_RWY02_FNA_RNP_Z_FASDB	28 NOV 2024
ENR_4.4-25	20 FEB 2025	AD_2_LFKJ_IAC_RWY02_FNA_RNP_Z_MINIMA	28 NOV 2024
ENR_4.4-26	20 FEB 2025	AD_2_LFKJ_IAC_RWY02_ILS_Y_LOC_Y	28 NOV 2024
ENR_4.4-27	20 FEB 2025	AD_2_LFKJ_IAC_RWY02_ILS_Z_LOC_Z	17 APR 2025
ENR_4.4-28	20 FEB 2025	AD_2_LFKJ_IAC_RWY02_ILS_LOC_MINIMA	28 NOV 2024
ENR_4.4-29	20 FEB 2025	AD_2_LFKJ_DATA_RWY20_RNP_AR_CODE	14 JUL 2022
ENR_4.4-30	20 FEB 2025	AD_2_LFKJ_IAC_RWY20_RNP_AR	14 JUL 2022
ENR_4.4-31	20 FEB 2025	AD_2_LFKJ_IAC_RWY20_VPT_A	28 NOV 2024
ENR_4.4-32	20 FEB 2025	AD_2_LFKJ_IAC_RWY20_VPT_B	28 NOV 2024
ENR_4.4-33	20 FEB 2025	ALBERT BRAY	
TERRAIN		AD-2.LFAQ-1	20 MAR 2025
AGEN LA GARENNE		AD-2.LFAQ-2	10 AUG 2023
AD-2.LFBA-1	20 MAR 2025	AD-2.LFAQ-3	10 AUG 2023
AD-2.LFBA-2	20 FEB 2025	AD-2.LFAQ-4	20 FEB 2025
AD-2.LFBA-3	22 FEB 2024	AD-2.LFAQ-5	10 AUG 2023
AD-2.LFBA-4	20 FEB 2025	AD-2.LFAQ-6	20 FEB 2025
AD-2.LFBA-5	20 FEB 2025	AD-2.LFAQ-7	05 SEP 2024
AD-2.LFBA-6	02 NOV 2023	AD_2_LFAQ_DATA_STAR_RWY08-26_RNAV_CODE_01	13 JUN 2024
AD-2.LFBA-7	02 NOV 2023	AD_2_LFAQ_STAR_RWY08-26_RNAV	13 JUN 2024
AD_2_LFBA_AOC_RWY11-29	22 FEB 2024	AD_2_LFAQ_DATA_SID_RWY08-26_RNAV_CODE_01	13 JUN 2024
AD_2_LFBA_DATA_STAR_RWY29_RNAV_CODE_01	03 DEC 2020	AD_2_LFAQ_SID_RWY08-26_RNAV	13 JUN 2024
AD_2_LFBA_STAR_RWY29_RNAV	22 FEB 2024	AD_2_LFAQ_DATA_SID_RWY08-26_RNAV_INSTR_01	13 JUN 2024
AD_2_LFBA_DATA_SID_RWY29_RNAV_CODE_01	06 OCT 2022	AD_2_LFAQ_ADC_01	10 AUG 2023
AD_2_LFBA_SID_RWY29_RNAV	22 FEB 2024	AD_2_LFAQ_DATA_01	05 SEP 2024
AD_2_LFBA_SID_RWY29_RNAV_INSTR_01	06 OCT 2022	AD_2_LFAQ_IAC_RWY08_RNP	13 JUN 2024
AD_2_LFBA_SID_RWY29_RNAV_INSTR_02	06 OCT 2022	AD_2_LFAQ_DATA_RWY08_RNP_CODE	05 SEP 2024
AD_2_LFBA_ADC_01	22 FEB 2024	AD_2_LFAQ_DATA_RWY08_RNP_FASDB	13 JUN 2024
AD_2_LFBA_DATA_01	06 OCT 2022	AD_2_LFAQ_IAC_RWY26_FNA_RNP	05 SEP 2024
AD_2_LFBA_APDC_01	07 NOV 2019	AD_2_LFAQ_DATA_RWY26_RNP_CODE	05 SEP 2024
AD_2_LFBA_IAC_RWY29_RNP	28 DEC 2023	AD_2_LFAQ_DATA_RWY26_RNP_FASDB	13 JUN 2024
AD_2_LFBA_DATA_RWY29_RNP_CODE	03 DEC 2020	AD_2_LFAQ_IAC_RWY26_INA_RNAV	05 SEP 2024
AD_2_LFBA_DATA_RWY29_RNP_FASDB	15 AUG 2019	AD_2_LFAQ_IAC_RWY26_ILS_Y_LOC_Y	05 SEP 2024
AIX LES MILLES		AD_2_LFAQ_IAC_RWY26_FNA_ILS_Z_LOC_Z	05 SEP 2024
AD-2.LFMA-1	11 JUL 2024	AD_2_LFAQ_DATA_RWY26_ILS_Z_LOC_Z_CODE	05 SEP 2024
AD-2.LFMA-2	20 FEB 2025	AD_2_LFAQ_IAC_RWY26_NDB	05 SEP 2024
AD-2.LFMA-3	20 FEB 2025	ALBI LE SEQUESTRE	
AD-2.LFMA-4	20 FEB 2025	AD-2.LFCI-1	20 MAR 2025
AD-2.LFMA-5	20 FEB 2025	AD-2.LFCI-2	20 FEB 2025
AD_2_LFMA_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024	AD-2.LFCI-3	20 FEB 2025
AD_2_LFMA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CONV	11 JUL 2024	AD-2.LFCI-4	20 MAR 2025
AD_2_LFMA_SID_RWY_ALL_OMNI	30 NOV 2023	AD-2.LFCI-5	20 MAR 2025
AD_2_LFMA_GMC_01	11 JUL 2024	AD-2.LFCI-6	20 FEB 2025
AD_2_LFMA_APDC_01	11 JUL 2024	AD-2.LFCI-7	20 FEB 2025
AD_2_LFMA_DATA_01	11 JUL 2024	AD_2_LFCI_ADC_01	08 AUG 2024
AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE		AD_2_LFCI_DATA_01	02 NOV 2023
AD-2.LFKJ-1	28 NOV 2024	AD_2_LFCI_IAC_RWY09_RNP	08 AUG 2024
AD-2.LFKJ-2	26 DEC 2024	AD_2_LFCI_DATA_RWY09_RNP_CODE	02 NOV 2023
AD-2.LFKJ-3	20 FEB 2025	AD_2_LFCI_DATA_RWY09_RNP_FASDB	15 AUG 2019
AD-2.LFKJ-4	20 FEB 2025	AD_2_LFCI_IAC_RWY27_RNP	08 AUG 2024

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFCI_DATA_RWY27_RNP_CODE	02 NOV 2023	AD_2_LFDH_DATA_01	11 JUL 2024
AD_2_LFCI_DATA_RWY27_RNP_FASDB	02 NOV 2023	AD_2_LFDH_IAC_RWY18_RNP	11 JUL 2024
AMIENS-GLISY		AD_2_LFDH_DATA_RWY18_RNP_CODE	11 JUL 2024
AD-2.LFAY-1	20 MAR 2025	AD_2_LFDH_DATA_RWY18_RNP_FASDB	15 AUG 2019
AD-2.LFAY-2	20 FEB 2025	AD_2_LFDH_IAC_RWY18_NDB	26 JAN 2023
AD-2.LFAY-3	20 FEB 2025	AD_2_LFDH_IAC_RWY36_RNP	11 JUL 2024
AD-2.LFAY-4	20 MAR 2025	AD_2_LFDH_DATA_RWY36_RNP_CODE	11 JUL 2024
AD-2.LFAY-5	20 MAR 2025	AD_2_LFDH_DATA_RWY36_RNP_FASDB	15 AUG 2019
AD_2_LFAY_ADC_01	05 OCT 2023	AURILLAC	
AD_2_LFAY_DATA_01	10 SEP 2020	AD-2.LFLW-1	20 MAR 2025
AD_2_LFAY_IAC_RWY30_RNP_A	05 OCT 2023	AD-2.LFLW-2	20 FEB 2025
AD_2_LFAY_DATA_RWY30_RNP_A_CODE	03 NOV 2022	AD-2.LFLW-3	23 MAR 2023
AD_2_LFAY_IAC_RWY30_NDB_B	05 OCT 2023	AD-2.LFLW-4	20 FEB 2025
ANGERS MARCE		AD-2.LFLW-5	20 FEB 2025
AD-2.LFJR-1	20 MAR 2025	AD_2_LFLW_MIA_TEXT_01	26 MAR 2020
AD-2.LFJR-2	20 FEB 2025	AD_2_LFLW_AOC_RWY15-33	05 SEP 2024
AD-2.LFJR-3	28 NOV 2024	AD_2_LFLW_ADC_01	05 SEP 2024
AD-2.LFJR-4	20 MAR 2025	AD_2_LFLW_APDC_01	26 MAR 2020
AD-2.LFJR-5	20 FEB 2025	AD_2_LFLW_DATA_01	25 FEB 2021
AD-2.LFJR-6	20 FEB 2025	AD_2_LFLW_DATA_RWY15_RNP_CODE	25 FEB 2021
AD_2_LFJR_AOC_RWY08-26	19 MAY 2022	AD_2_LFLW_IAC_RWY15_RNP	05 SEP 2024
AD_2_LFJR_ADC_01	28 NOV 2024	AD_2_LFLW_DATA_RWY15_RNP_FASDB	10 OCT 2019
AD_2_LFJR_DATA_01	23 MAR 2023	AD_2_LFLW_IAC_RWY15_RNP_MINIMA	10 OCT 2019
AD_2_LFJR_IAC_RWY26_RNP	28 NOV 2024	AUXERRE BRANCHES	
AD_2_LFJR_DATA_RWY26_RNP_CODE	26 JAN 2023	AD-2.LFLA-1	20 MAR 2025
AD_2_LFJR_DATA_RWY26_RNP_FASDB	23 APR 2020	AD-2.LFLA-2	20 FEB 2025
ANGOULEME BRIE CHAMPSNIERS		AD-2.LFLA-3	28 DEC 2023
AD-2.LFBU-1	28 NOV 2024	AD-2.LFLA-4	20 FEB 2025
AD-2.LFBU-2	20 FEB 2025	AD-2.LFLA-5	23 JAN 2025
AD-2.LFBU-3	23 MAR 2023	AD_2_LFLA_ADC_01	08 AUG 2024
AD-2.LFBU-4	20 FEB 2025	AD_2_LFLA_DATA_01	08 SEP 2022
AD-2.LFBU-5	20 FEB 2025	AD_2_LFLA_IAC_RWY18_RNP	23 JAN 2025
AD-2.LFBU-6	20 FEB 2025	AD_2_LFLA_DATA_RWY18_RNP_CODE	08 AUG 2024
AD_2_LFBU_MIA_TEXT_01	06 OCT 2022	AD_2_LFLA_DATA_RWY18_RNP_FASDB	08 AUG 2024
AD_2_LFBU_SID_RWY10_CONV	28 NOV 2024	AD_2_LFLA_IAC_RWY18_NDB	08 AUG 2024
AD_2_LFBU_SID_RWY10_CONV_INSTR_01	25 MAR 2021	AD_2_LFLA_IAC_RWY36_RNP	08 AUG 2024
AD_2_LFBU_SID_RWY28_CONV	28 NOV 2024	AD_2_LFLA_DATA_RWY36_RNP_CODE	08 AUG 2024
AD_2_LFBU_SID_RWY28_CONV_INSTR_01	25 MAR 2021	AD_2_LFLA_DATA_RWY36_RNP_FASDB	08 AUG 2024
AD_2_LFBU_ADC_01	28 NOV 2024	AVIGNON CAUMONT	
AD_2_LFBU_GMC_01	28 NOV 2024	AD-2.LFMV-1	20 MAR 2025
AD_2_LFBU_DATA_01	25 MAR 2021	AD-2.LFMV-2	20 FEB 2025
AD_2_LFBU_APDC_01	28 NOV 2024	AD-2.LFMV-3	05 NOV 2020
AD_2_LFBU_IAC_RWY28_RNP_Y	28 NOV 2024	AD-2.LFMV-4	20 FEB 2025
AD_2_LFBU_DATA_RWY28_RNP_Y_CODE	17 JUN 2021	AD-2.LFMV-5	20 FEB 2025
AD_2_LFBU_DATA_RWY28_RNP_Y_FASDB	15 AUG 2019	AD-2.LFMV-6	20 FEB 2025
AD_2_LFBU_IAC_RWY28_RNP_Z	28 NOV 2024	AD-2.LFMV-7	20 FEB 2025
AD_2_LFBU_DATA_RWY28_RNP_Z_CODE	25 MAR 2021	AD-2.LFMV-8	20 FEB 2025
AD_2_LFBU_DATA_RWY28_RNP_Z_FASDB	15 AUG 2019	AD-2.LFMV-9	20 FEB 2025
AD_2_LFBU_IAC_RWY28_ILS_LOC	28 NOV 2024	AD-2.LFMV-10	20 FEB 2025
AD_2_LFBU_IAC_RWY28_NDB	28 NOV 2024	AD-2.LFMV-11	20 FEB 2025
ANNECY MEYTHET		AD_2_LFMV_COM_01	07 OCT 2021
AD-2.LFLP-1	20 MAR 2025	AD_2_LFMV_AOC_RWY17-35	02 NOV 2023
AD-2.LFLP-2	28 NOV 2024	AD_2_LFMV_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	16 MAY 2024
AD-2.LFLP-3	20 FEB 2025	AD_2_LFMV_STAR_RWY_ALL_RNAV	16 MAY 2024
AD-2.LFLP-4	20 MAR 2025	AD_2_LFMV_DATA_SID_RWY17_RNAV_CODE_01	16 MAY 2024
AD-2.LFLP-5	28 NOV 2024	AD_2_LFMV_SID_RWY17_RNAV	16 MAY 2024
AD-2.LFLP-6	28 NOV 2024	AD_2_LFMV_SID_RWY17_RNAV_INSTR_01	16 MAY 2024
AD-2.LFLP-7	05 OCT 2023	AD_2_LFMV_DATA_SID_RWY35_RNAV_CODE_01	16 MAY 2024
AD-2.LFLP-8	02 NOV 2023	AD_2_LFMV_SID_RWY35_RNAV	16 MAY 2024
AD-2.LFLP-9	20 MAR 2025	AD_2_LFMV_SID_RWY35_RNAV_INSTR_01	16 MAY 2024
AD-2.LFLP-10	22 FEB 2024	AD_2_LFMV_ADC_01	16 MAY 2024
AD-2.LFLP-11	22 FEB 2024	AD_2_LFMV_APDC_01	16 MAY 2024
AD-2.LFLP-12	07 SEP 2023	AD_2_LFMV_DATA_01	16 MAY 2024
AD_2_LFLP_MIA_TEXT_01	20 MAR 2025	AD_2_LFMV_IAC_RWY17_RNP_X	16 MAY 2024
AD_2_LFLP_AOC_RWY04	20 MAR 2025	AD_2_LFMV_DATA_RWY17_RNP_X_CODE	16 MAY 2024
AD_2_LFLP_AOC_RWY22	20 MAR 2025	AD_2_LFMV_DATA_RWY17_RNP_X_FASDB	30 JAN 2020
AD_2_LFLP_SID_RWY22_RNAV	20 MAR 2025	AD_2_LFMV_DATA_RWY17_RNP_Y_CODE	16 MAY 2024
AD_2_LFLP_DATA_SID_RWY22_RNAV_CODE_01	20 MAR 2025	AD_2_LFMV_DATA_RWY17_RNP_Y_FASDB	30 JAN 2020
AD_2_LFLP_SID_RWY22_RNAV_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFMV_IAC_RWY17_RNP_Z	16 MAY 2024
AD_2_LFLP_SID_RWY22_RNAV_INSTR_02	20 MAR 2025	AD_2_LFMV_DATA_RWY17_RNP_Z_CODE	16 MAY 2024
AD_2_LFLP_ADC_01	28 NOV 2024	AD_2_LFMV_DATA_RWY17_RNP_Z_FASDB	30 JAN 2020
AD_2_LFLP_DATA_01	13 JUN 2024	AD_2_LFMV_IAC_RWY35_VPT	02 NOV 2023
AD_2_LFLP_APDC_01	28 NOV 2024	BALE-MULHOUSE	
AD_2_LFLP_IAC_RWY04_RNP_MINIMA	27 FEB 2020	AD-2.LFSB-1	30 NOV 2023
AD_2_LFLP_IAC_RWY04_RNP_X	28 NOV 2024	AD-2.LFSB-2	10 AUG 2023
AD_2_LFLP_DATA_RWY04_RNP_X_CODE	02 NOV 2023	AD-2.LFSB-3	20 FEB 2025
AD_2_LFLP_IAC_RWY04_RNP_Y	28 NOV 2024	AD-2.LFSB-4	20 FEB 2025
AD_2_LFLP_DATA_RWY04_RNP_Y_CODE	02 NOV 2023	AD-2.LFSB-5	20 FEB 2025
AD_2_LFLP_DATA_RWY04_RNP_Y_FASDB	27 FEB 2020	AD-2.LFSB-6	13 JUN 2024
AD_2_LFLP_IAC_RWY04_RNP_Z	28 NOV 2024	AD-2.LFSB-7	28 NOV 2024
AD_2_LFLP_DATA_RWY04_RNP_Z_CODE	02 NOV 2023	AD-2.LFSB-8	28 NOV 2024
AD_2_LFLP_DATA_RWY04_RNP_Z_FASDB	27 FEB 2020	AD-2.LFSB-9	15 JUL 2021
AD_2_LFLP_IAC_RWY22_VPT	28 NOV 2024	AD-2.LFSB-10	13 JUN 2024
AUCH GERS		AD-2.LFSB-11	28 NOV 2024
AD-2.LFDH-1	08 SEP 2022	AD-2.LFSB-12	13 JUN 2024
AD-2.LFDH-2	20 FEB 2025	AD-2.LFSB-13	13 JUN 2024
AD-2.LFDH-3	20 FEB 2025	AD-2.LFSB-14	20 FEB 2025
AD-2.LFDH-4	20 FEB 2025	AD-2.LFSB-15	28 NOV 2024
AD-2.LFDH-5	20 FEB 2025	AD-2.LFSB-16	28 NOV 2024
AD_2_LFDH_ADC_01	11 JUL 2024	AD-2.LFSB-17	20 FEB 2025

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD-2.LFSB-18	20 FEB 2025	AD_2_LFKB_SID_RWY34_CONV	23 MAR 2023
AD-2.LFSB-19	13 JUN 2024	AD_2_LFKB_SID_RWY34_CONV_INSTR_01	23 MAR 2023
AD-2.LFSB-20	20 FEB 2025	AD_2_LFKB_SID_RWY34_CONV_INSTR_02	23 MAR 2023
AD-2.LFSB-21	20 FEB 2025	AD_2_LFKB_ADC_01	22 FEB 2024
AD-2.LFSB-22	28 NOV 2024	AD_2_LFKB_DATA_01	23 MAR 2023
AD-2.LFSB-23	20 FEB 2025	AD_2_LFKB_APDC_01	06 OCT 2022
AD-2.LFSB-24	28 NOV 2024	AD_2_LFKB_IAC_RWY16_RNP	31 DEC 2020
AD_2_LFSB_MIA_TEXT_01	28 NOV 2024	AD_2_LFKB_DATA_RWY16_RNP_CODE	31 DEC 2020
AD_2_LFSB_MIA_TEXT_02	28 NOV 2024	AD_2_LFKB_IAC_RWY16_VOR_A	18 MAY 2023
AD_2_LFSB_MIA_TEXT_03	20 FEB 2025	AD_2_LFKB_IAC_RWY16_VPT_A	31 DEC 2020
AD_2_LFSB_MIA_TEXT_04	28 NOV 2024	AD_2_LFKB_IAC_RWY16_VPT_B	23 MAR 2023
AD_2_LFSB_MIA_TEXT_05	28 NOV 2024	AD_2_LFKB_IAC_RWY34_RNP	31 DEC 2020
AD_2_LFSB_COM_01	28 NOV 2024	AD_2_LFKB_IAC_RWY34_RNP_MINIMA	02 JAN 2020
AD_2_LFSB_AOC_RWY07-25	02 DEC 2021	AD_2_LFKB_DATA_RWY34_RNP_CODE	31 DEC 2020
AD_2_LFSB_AOC_RWY15	02 DEC 2021	AD_2_LFKB_DATA_RWY34_RNP_FASDB	02 JAN 2020
AD_2_LFSB_AOC_RWY15-33	13 JUN 2024	AD_2_LFKB_IAC_RWY34_ILS_X_LOC_X	15 JUN 2023
AD_2_LFSB_PATC_RWY15	02 DEC 2021	AD_2_LFKB_IAC_RWY34_ILS_Z_LOC_Z	18 MAY 2023
AD_2_LFSB_ENV_01	20 FEB 2025	AD_2_LFKB_IAC_RWY34_VOR	23 MAR 2023
AD_2_LFSB_ARC_01	20 FEB 2025	BEAUVAIS TILLE	
AD_2_LFSB_AMSR_01	20 FEB 2025	AD-2.LFOB-1	20 MAR 2025
AD_2_LFSB_STAR_RWY_ALL_CONV	30 NOV 2023	AD-2.LFOB-2	28 DEC 2023
AD_2_LFSB_STAR_RWY_ALL_CONV_INSTR_01	02 DEC 2021	AD-2.LFOB-3	20 FEB 2025
AD_2_LFSB_SID_RWY15_RNAV	07 OCT 2021	AD-2.LFOB-4	20 FEB 2025
AD_2_LFSB_DATA_SID_RWY15_RNAV_CODE_01	07 OCT 2021	AD-2.LFOB-5	20 FEB 2025
AD_2_LFSB_SID_RWY15_RNAV_INSTR_01	07 OCT 2021	AD-2.LFOB-6	20 FEB 2025
AD_2_LFSB_SID_RWY33_RNAV	30 NOV 2023	AD-2.LFOB-7	20 FEB 2025
AD_2_LFSB_DATA_SID_RWY33_RNAV_CODE_01	30 NOV 2023	AD-2.LFOB-8	20 FEB 2025
AD_2_LFSB_SID_RWY33_RNAV_INSTR_01	30 NOV 2023	AD-2.LFOB-9	20 FEB 2025
AD_2_LFSB_ADC_01	20 FEB 2025	AD-2.LFOB-10	20 FEB 2025
AD_2_LFSB_DATA_01	30 NOV 2023	AD-2.LFOB-11	20 FEB 2025
AD_2_LFSB_APDC_01	20 FEB 2025	AD-2.LFOB-12	20 FEB 2025
AD_2_LFSB_APDC_02	13 JUN 2024	AD-2.LFOB-13	20 FEB 2025
AD_2_LFSB_GMC_01	13 JUN 2024	AD-2.LFOB-14	20 FEB 2025
AD_2_LFSB_GMC_02	13 JUN 2024	AD_2_LFOB_TEXT_01	19 SEP 2013
AD_2_LFSB_IAC_RWYALL_INA_CONV_ALTIK_ADOGA	13 JUN 2024	AD_2_LFOB_TEXT_02	23 JAN 2025
AD_2_LFSB_DATA_RWY15_CODE_INA_GNSS	02 DEC 2021	AD_2_LFOB_TEXT_03	23 JAN 2025
AD_2_LFSB_IAC_RWY15_INA_GNSS	13 JUN 2024	AD_2_LFOB_TEXT_04	23 JAN 2025
AD_2_LFSB_IAC_RWY15_FNA_RNP	10 AUG 2023	AD_2_LFOB_MIA_TEXT_01	17 JUN 2021
AD_2_LFSB_DATA_RWY15_FNA_RNP_CODE	02 DEC 2021	AD_2_LFOB_AOC_RWY12-30	21 APR 2022
AD_2_LFSB_DATA_RWY15_RNP_FASDB	05 DEC 2019	AD_2_LFOB_PATC_RWY12	21 APR 2022
AD_2_LFSB_IAC_RWY15_FNA_ILS_Z_CAT123_LOC_Z_VOR_Z_MINIMA	10 AUG 2023	AD_2_LFOB_MVA_01	15 JUN 2023
AD_2_LFSB_IAC_RWY15_FNA_ILS_Z_CAT123_LOC_Z_VOR_Z	26 JAN 2023	AD_2_LFOB_STAR_RWY12-30_RNAV_CMB	03 NOV 2022
AD_2_LFSB_IAC_RWY15_ILS_Y_CAT123_LOC_Y_VOR_Y_MINIMA	10 AUG 2023	AD_2_LFOB_STAR_RWY12-30_RNAV_DINAN_VEDUS_SONUR	03 NOV 2022
AD_2_LFSB_IAC_RWY15_ILS_Y_CAT123_LOC_Y_VOR_Y	10 AUG 2023	AD_2_LFOB_STAR_RWY12-30_RNAV_PEXIR_VELOL	03 NOV 2022
AD_2_LFSB_IAC_RWY25_VPT_A	20 FEB 2025	AD_2_LFOB_STAR_RWY12-30_RNAV_TRO_RLP_TINIL	03 NOV 2022
AD_2_LFSB_IAC_RWY25_VPT_B	20 FEB 2025	AD_2_LFOB_DATA_STAR_RWY12-30_RNAV_CODE_01	03 NOV 2022
AD_2_LFSB_IAC_RWY33_RNP	10 AUG 2023	AD_2_LFOB_DATA_STAR_RWY12-30_RNAV_CODE_02	03 NOV 2022
AD_2_LFSB_DATA_RWY33_RNP_CODE	02 DEC 2021	AD_2_LFOB_SID_RWY_ALL_POGO_01	23 JAN 2025
AD_2_LFSB_DATA_RWY33_RNP_FASDB	05 DEC 2019	AD_2_LFOB_SID_RWY_ALL_POGO_INSTR_01	23 JAN 2025
AD_2_LFSB_IAC_RWY33_FNA_ILS_Y_CAT1_LOC_Y	10 AUG 2023	AD_2_LFOB_SID_RWY_ALL_POGO_02	03 NOV 2022
AD_2_LFSB_IAC_RWY33_FNA_ILS_Z_CAT1_LOC_Z	10 AUG 2023	AD_2_LFOB_SID_RWY_ALL_POGO_INSTR_02	23 JAN 2025
AD_2_LFSB_IAC_RWY33_ILS_X_CAT1	10 AUG 2023	AD_2_LFOB_DATA_SID_RWY12-30_EAST_RNAV_AGOPA_PILUL_CODE_01	23 JAN 2025
AD_2_LFSB_IAC_RWY33_INA_VPT_A	10 AUG 2023	AD_2_LFOB_DATA_SID_RWY12-30_EAST_RNAV_AGOPA_PILUL_CODE_02	23 JAN 2025
AD_2_LFSB_IAC_RWY33_FNA_VPT_A	10 AUG 2023	AD_2_LFOB_DATA_SID_RWY12-30_EAST_RNAV_LGL_ELCOB_CODE_01	23 JAN 2025
AD_2_LFSB_IAC_RWY33_VPT_B	10 AUG 2023	AD_2_LFOB_DATA_SID_RWY12-30_EAST_RNAV_RANUX_BAXIR_CODE_01	25 MAR 2021
BASTIA PORETTA		AD_2_LFOB_DATA_SID_RWY12-30_EAST_RNAV_RANUX_BAXIR_CODE_02	25 MAR 2021
AD-2.LFKB-1	28 DEC 2023	AD_2_LFOB_DATA_SID_RWY12-30_WEST_RNAV_AGOPA_PILUL_CODE_01	15 JUN 2023
AD-2.LFKB-2	20 FEB 2025	AD_2_LFOB_DATA_SID_RWY12-30_WEST_RNAV_AGOPA_PILUL_CODE_02	15 JUN 2023
AD-2.LFKB-3	01 DEC 2022	AD_2_LFOB_DATA_SID_RWY12-30_WEST_RNAV_LGL_ELCOB_CODE_01	23 JAN 2025
AD-2.LFKB-4	20 FEB 2025	AD_2_LFOB_DATA_SID_RWY12-30_WEST_RNAV_RANUX_BAXIR_CODE_01	25 MAR 2021
AD-2.LFKB-5	20 FEB 2025	AD_2_LFOB_DATA_SID_RWY12-30_WEST_RNAV_RANUX_BAXIR_CODE_02	25 MAR 2021
AD-2.LFKB-6	17 APR 2025	AD_2_LFOB_SID_RWY12-30_EAST_RNAV_AGOPA_PILUL	15 JUN 2023
AD-2.LFKB-7	17 APR 2025	AD_2_LFOB_SID_RWY12-30_EAST_RNAV_AGOPA_PILUL_INSTR_01	15 JUN 2023
AD-2.LFKB-8	20 FEB 2025	AD_2_LFOB_SID_RWY12-30_EAST_RNAV_LGL_ELCOB	23 JAN 2025
AD-2.LFKB-9	20 FEB 2025	AD_2_LFOB_SID_RWY12-30_EAST_RNAV_LGL_ELCOB_INSTR_01	23 JAN 2025
AD-2.LFKB-10	05 NOV 2020	AD_2_LFOB_SID_RWY12-30_EAST_RNAV_RANUX_BAXIR	03 NOV 2022
AD-2.LFKB-11	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_SID_RWY12-30_EAST_RNAV_RANUX_BAXIR_INSTR_01	08 SEP 2022
AD-2.LFKB-12	20 FEB 2025	AD_2_LFOB_SID_RWY12-30_WEST_RNAV_AGOPA_PILUL	15 JUN 2023
AD-2.LFKB-13	20 FEB 2025	AD_2_LFOB_SID_RWY12-30_WEST_RNAV_AGOPA_PILUL_INSTR_01	15 JUN 2023
AD_2_LFKB_AOC_RWY16-34	16 JUN 2022	AD_2_LFOB_SID_RWY12-30_WEST_RNAV_LGL_ELCOB	23 JAN 2025
AD_2_LFKB_ENV_01	18 MAY 2023	AD_2_LFOB_SID_RWY12-30_WEST_RNAV_LGL_ELCOB_INSTR_01	23 JAN 2025
AD_2_LFKB_ARC_01	17 APR 2025	AD_2_LFOB_SID_RWY12-30_WEST_RNAV_RANUX_BAXIR	03 NOV 2022
AD_2_LFKB_AMG_01	23 JAN 2025	AD_2_LFOB_SID_RWY12-30_WEST_RNAV_RANUX_BAXIR_INSTR_01	08 SEP 2022
AD_2_LFKB_STAR_RWY16_RNAV	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_SID_RWY12_CONV	23 JAN 2025
AD_2_LFKB_DATA_STAR_RWY16_RNAV_CODE_01	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_SID_RWY12_CONV_INSTR_01	23 JAN 2025
AD_2_LFKB_STAR_RWY16_CONV	23 JAN 2025	AD_2_LFOB_SID_RWY30_CONV	23 JAN 2025
AD_2_LFKB_STAR_RWY34_RNAV	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_SID_RWY30_CONV_INSTR_01	23 JAN 2025
AD_2_LFKB_DATA_STAR_RWY34_RNAV_CODE_01	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_SID_RWY12_CONV_INI	23 JAN 2025
AD_2_LFKB_STAR_RWY34_CONV	18 MAY 2023	AD_2_LFOB_SID_RWY30_RNAV_INI	23 JAN 2025
AD_2_LFKB_SID_RWY16_RNAV_V	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_SID_RWY30_CONV_INI	23 JAN 2025
AD_2_LFKB_SID_RWY16_RNAV_W	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_ADC_01	10 AUG 2023
AD_2_LFKB_DATA_SID_RWY16_RNAV_CODE_01	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_DATA_01	23 JAN 2025
AD_2_LFKB_SID_RWY16_RNAV_INSTR_01	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_DATA_02	23 JAN 2025
AD_2_LFKB_SID_RWY16_CONV	23 MAR 2023	AD_2_LFOB_APDC_01	23 JAN 2025
AD_2_LFKB_SID_RWY16_CONV_INSTR_01	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_GMC_01	10 AUG 2023
AD_2_LFKB_SID_RWY16_CONV_INSTR_02	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_IAC_RWY12_RNP	23 JAN 2025
AD_2_LFKB_SID_RWY34_RNAV_Q	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_DATA_RWY12_RNP_CODE	23 JAN 2025
AD_2_LFKB_SID_RWY34_RNAV_R	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_DATA_RWY12_RNP_FASDB	25 MAR 2021
AD_2_LFKB_DATA_SID_RWY34_RNAV_CODE_01	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_IAC_RWY12_INA_ILS_Y_Z_LOC_Y_Z_VOR_Y_Z	03 NOV 2022
AD_2_LFKB_SID_RWY34_RNAV_INSTR_01	31 DEC 2020	AD_2_LFOB_IAC_RWY12_FNA_ILS_Y_LOC_Y	03 NOV 2022

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFOB_IAC_RWY12_FNA_ILS_Z_LOC_Z	03 NOV 2022	AD-2.LFBZ-2	20 FEB 2025
AD_2_LFOB_IAC_RWY12_FNA_VOR_Y	03 NOV 2022	AD-2.LFBZ-3	03 OCT 2024
AD_2_LFOB_IAC_RWY12_FNA_VOR_Z	03 NOV 2022	AD-2.LFBZ-4	20 FEB 2025
AD_2_LFOB_IAC_RWY12_VOR_X	03 NOV 2022	AD-2.LFBZ-5	03 OCT 2024
AD_2_LFOB_IAC_RWY12_NDB	03 NOV 2022	AD-2.LFBZ-6	03 OCT 2024
AD_2_LFOB_IAC_RWY12_VPT	25 MAR 2021	AD-2.LFBZ-7	03 OCT 2024
AD_2_LFOB_IAC_RWY30_INA_RNAV	03 NOV 2022	AD_2_LFBZ_TEXT_01	03 OCT 2024
AD_2_LFOB_IAC_RWY30_FNA_RNP	23 JAN 2025	AD_2_LFBZ_MIA_TEXT_01	18 APR 2024
AD_2_LFOB_DATA_RWY30_RNP_CODE	23 JAN 2025	AD_2_LFBZ_MIA_TEXT_02	03 OCT 2024
AD_2_LFOB_DATA_RWY30_RNP_FASDB	14 JUL 2022	AD_2_LFBZ_MIA_TEXT_03	03 OCT 2024
AD_2_LFOB_IAC_RWY30_ILS_LOC	03 NOV 2022	AD_2_LFBZ_AOC_RWY09-27	10 AUG 2023
AD_2_LFOB_IAC_RWY30_VOR_Y	03 NOV 2022	AD_2_LFBZ_ARC_01	17 APR 2025
AD_2_LFOB_IAC_RWY30_VOR_Z	03 NOV 2022	AD_2_LFBZ_MVA_01	17 APR 2025
BERGERAC DORDOGNE PERIGORD		AD_2_LFBZ_STAR_RWY09_RNAV	18 APR 2024
AD-2.LFBE-1	20 MAR 2025	AD_2_LFBZ_DATA_STAR_RWY09_RNAV_CODE_01	18 APR 2024
AD-2.LFBE-2	13 JUN 2024	AD_2_LFBZ_STAR_RWY09_CONV	18 APR 2024
AD-2.LFBE-3	20 FEB 2025	AD_2_LFBZ_STAR_RWY27_RNAV	17 APR 2025
AD-2.LFBE-4	20 FEB 2025	AD_2_LFBZ_DATA_STAR_RWY27_RNAV_CODE_01	17 APR 2025
AD-2.LFBE-5	13 JUN 2024	AD_2_LFBZ_STAR_RWY27_CONV	03 OCT 2024
AD-2.LFBE-6	13 JUN 2024	AD_2_LFBZ_SID_RWY_ALL_CONV	18 APR 2024
AD-2.LFBE-7	13 JUN 2024	AD_2_LFBZ_SID_RWY_ALL_CONV_INSTR_01	03 OCT 2024
AD_2_LFBE_AOC_RWY09-27	06 OCT 2022	AD_2_LFBZ_SID_RWY09_RNAV	18 APR 2024
AD_2_LFBE_ENV_01	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_DATA_SID_RWY09_RNAV_CODE_01	18 APR 2024
AD_2_LFBE_AMSR_01	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_SID_RWY09_RNAV_INSTR_01	18 APR 2024
AD_2_LFBE_DATA_STAR_RWY09_RNAV_CODE_01	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_SID_RWY27_RNAV	18 APR 2024
AD_2_LFBE_STAR_RWY09_RNAV	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_DATA_SID_RWY27_RNAV_CODE_01	18 APR 2024
AD_2_LFBE_DATA_STAR_RWY27_RNAV_CODE_01	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_SID_RWY27_RNAV_INSTR_01	18 APR 2024
AD_2_LFBE_STAR_RWY27_RNAV	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_AOC_01	03 OCT 2024
AD_2_LFBE_DATA_SID_RWY09_RNAV_CODE_01	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_DATA_01	18 APR 2024
AD_2_LFBE_SID_RWY09_RNAV	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_APDC_01	03 OCT 2024
AD_2_LFBE_SID_RWY09_RNAV_INSTR_01	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_GMC_01	03 OCT 2024
AD_2_LFBE_DATA_SID_RWY27_RNAV_CODE_01	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_IAC_RWY09_RNP	03 OCT 2024
AD_2_LFBE_SID_RWY27_RNAV	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_DATA_RWY09_RNP_CODE	18 APR 2024
AD_2_LFBE_SID_RWY27_RNAV_INSTR_01	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_DATA_RWY09_RNP_FASDB	13 AUG 2020
AD_2_LFBE_ADC_01	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_IAC_RWY09_VOR	18 APR 2024
AD_2_LFBE_DATA_01	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_DATA_RWY27_RNP_CODE	18 APR 2024
AD_2_LFBE_APDC_01	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_DATA_RWY27_RNP_FASDB	13 AUG 2020
AD_2_LFBE_IAC_RWY09_RNP	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_DATA_RWY27_ILS_Z_CODE	18 APR 2024
AD_2_LFBE_DATA_RWY09_RNP_CODE	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_IAC_RWY27_ILS_Y_LOC_Y	03 OCT 2024
AD_2_LFBE_DATA_RWY09_RNP_FASDB	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_IAC_RWY27_ILS_Z_LOC_Z	03 OCT 2024
AD_2_LFBE_IAC_RWY27_RNP	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_IAC_RWY27_RNP	03 OCT 2024
AD_2_LFBE_DATA_RWY27_RNP_CODE	16 MAY 2024	AD_2_LFBZ_IAC_RWY27_VOR	03 OCT 2024
AD_2_LFBE_DATA_RWY27_RNP_FASDB	16 MAY 2024	BISCARROSSE PARENTIS	
AD_2_LFBE_IAC_RWY27_ILS	16 MAY 2024	AD-2.LFBS-1	17 APR 2025
AD_2_LFBE_DATA_RWY27_ILS_CODE	16 MAY 2024	AD-2.LFBS-2	17 APR 2025
BESANCON LA VEZE		AD-2.LFBS-3	08 SEP 2027
AD-2.LFQM-1	28 NOV 2024	AD-2.LFBS-4	20 MAR 2025
AD-2.LFQM-2	20 FEB 2025	AD-2.LFBS-5	17 APR 2025
AD-2.LFQM-3	23 MAR 2023	AD-2.LFBS-6	20 FEB 2025
AD-2.LFQM-4	20 FEB 2025	AD_2_LFBS_ADC_01	28 NOV 2024
AD-2.LFQM-5	20 FEB 2025	AD_2_LFBS_DATA_01	22 APR 2021
AD_2_LFQM_ADC_01	23 FEB 2023	AD_2_LFBS_IAC_RWY27_INA_GNSS	17 APR 2025
AD_2_LFQM_DATA_01	25 JAN 2024	AD_2_LFBS_IAC_RWY27_FNA_RNP_X	17 APR 2025
AD_2_LFQM_IAC_RWY23_RNP_Y	28 NOV 2024	AD_2_LFBS_DATA_RWY27_RNP_X_CODE	22 APR 2021
AD_2_LFQM_DATA_RWY23_RNP_Y_CODE	25 JAN 2024	AD_2_LFBS_IAC_RWY27_FNA_RNP_Y	17 APR 2025
AD_2_LFQM_IAC_RWY23_RNP_Z	28 NOV 2024	AD_2_LFBS_DATA_RWY27_RNP_Y_CODE	22 APR 2021
AD_2_LFQM_DATA_RWY23_RNP_Z_CODE	25 JAN 2024	AD_2_LFBS_IAC_RWY27_FNA_RNP_Z	17 APR 2025
AD_2_LFQM_DATA_RWY23_RNP_Z_FASDB	05 DEC 2019	AD_2_LFBS_DATA_RWY27_RNP_Z_CODE	22 APR 2021
BEZIERS VIAS		AD_2_LFBS_DATA_RWY27_RNP_Z_FASDB	22 APR 2021
AD-2.LFMU-1	20 MAR 2025	AD_2_LFBS_IAC_RWY27_NDB	17 APR 2025
AD-2.LFMU-2	20 FEB 2025	BLOIS LE BREUIL	
AD-2.LFMU-3	20 FEB 2025	AD-2.LFOQ-1	20 MAR 2025
AD-2.LFMU-4	11 JUL 2024	AD-2.LFOQ-2	20 FEB 2025
AD-2.LFMU-5	13 JUL 2023	AD-2.LFOQ-3	22 FEB 2024
AD-2.LFMU-6	10 AUG 2023	AD-2.LFOQ-4	20 FEB 2025
AD-2.LFMU-7	11 JUL 2024	AD-2.LFOQ-5	20 FEB 2025
AD-2.LFMU-8	11 JUL 2024	AD-2.LFOQ-6	20 FEB 2025
AD-2.LFMU-9	11 JUL 2024	AD_2_LFOQ_ADC_01	22 FEB 2024
AD_2_LFMU_COM_01	08 NOV 2018	AD_2_LFOQ_DATA_01	23 MAR 2023
AD_2_LFMU_AOC_RWY09-27	03 DEC 2020	AD_2_LFOQ_IAC_RWY12_RNP	22 FEB 2024
AD_2_LFMU_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	30 NOV 2023	AD_2_LFOQ_DATA_RWY12_RNP_CODE	22 FEB 2024
AD_2_LFMU_STAR_RWY_ALL_RNAV	30 NOV 2023	AD_2_LFOQ_DATA_RWY12_RNP_FASDB	23 MAR 2023
AD_2_LFMU_SID_RWY_ALL_CONV	30 NOV 2023	AD_2_LFOQ_IAC_RWY30_RNP	23 MAR 2023
AD_2_LFMU_SID_RWY_ALL_CONV_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFOQ_DATA_RWY30_RNP_CODE	22 FEB 2024
AD_2_LFMU_DATA_SID_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	30 NOV 2023	AD_2_LFOQ_DATA_RWY30_RNP_FASDB	10 SEP 2020
AD_2_LFMU_SID_RWY_ALL_RNAV	30 NOV 2023	AD_2_LFOQ_IAC_RWY30_NDB	30 DEC 2021
AD_2_LFMU_SID_RWY_ALL_RNAV_INSTR_01	11 JUL 2024	BORDEAUX MERIGNAC	
AD_2_LFMU_ADC_01	11 JUL 2024	AD-2.LFBD-1	20 MAR 2025
AD_2_LFMU_DATA_01	30 NOV 2023	AD-2.LFBD-2	20 FEB 2025
AD_2_LFMU_APDC_01	10 AUG 2023	AD-2.LFBD-3	20 FEB 2025
AD_2_LFMU_IAC_RWY09_RNP	03 DEC 2020	AD-2.LFBD-4	20 FEB 2025
AD_2_LFMU_DATA_RWY09_RNP_CODE	03 DEC 2020	AD-2.LFBD-5	20 FEB 2025
AD_2_LFMU_DATA_RWY09_RNP_FASDB	02 JAN 2020	AD-2.LFBD-6	20 FEB 2025
AD_2_LFMU_IAC_RWY09_NDB	30 NOV 2023	AD-2.LFBD-7	20 FEB 2025
AD_2_LFMU_IAC_RWY27_RNP	03 DEC 2020	AD-2.LFBD-8	20 FEB 2025
AD_2_LFMU_DATA_RWY27_RNP_CODE	03 DEC 2020	AD-2.LFBD-9	20 FEB 2025
AD_2_LFMU_DATA_RWY27_RNP_FASDB	02 JAN 2020	AD-2.LFBD-10	20 FEB 2025
AD_2_LFMU_IAC_RWY27_NDB	30 NOV 2023	AD-2.LFBD-11	20 FEB 2025
BIARRITZ PAYS BASQUE		AD-2.LFBD-12	20 FEB 2025
AD-2.LFBZ-1	18 APR 2024	AD-2.LFBD-13	20 FEB 2025

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD-2.LFBD-14	20 FEB 2025	AD_2_LFLD_DATA_RWY06_RNP_Z_CODE	28 NOV 2024
AD-2.LFBD-15	20 FEB 2025	AD_2_LFLD_DATA_RWY06_RNP_Z_FASDB	05 DEC 2019
AD-2.LFBD-16	20 FEB 2025	BREST BRETAGNE	
AD-2.LFBD-17	20 FEB 2025	AD-2.LFRB-1	23 JAN 2025
AD-2.LFBD-18	20 FEB 2025	AD-2.LFRB-2	23 JAN 2025
AD-2.LFBD-19	20 FEB 2025	AD-2.LFRB-3	23 JAN 2025
AD-2.LFBD-20	20 FEB 2025	AD-2.LFRB-4	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_TEXT_02	17 APR 2025	AD-2.LFRB-5	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_MIA_TEXT_01	20 FEB 2025	AD-2.LFRB-6	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_MIA_TEXT_02	20 FEB 2025	AD-2.LFRB-7	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_MIA_TEXT_03	20 FEB 2025	AD-2.LFRB-8	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_MIA_TEXT_04	20 FEB 2025	AD-2.LFRB-9	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_MIA_TEXT_05	20 FEB 2025	AD-2.LFRB-10	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_AOC_RWY05-23	13 JUL 2023	AD-2.LFRB-11	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_AOC_RWY11-29	05 NOV 2020	AD_2_LFRB_COM_01	06 OCT 2022
AD_2_LFBD_PATC_RWY23	05 NOV 2020	AD_2_LFRB_AOC_RWY07R-25L	23 JAN 2025
AD_2_LFBD_ARC_01	17 APR 2025	AD_2_LFRB_PATC_RWY25L	10 SEP 2020
AD_2_LFBD_AMG_01	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_ARC_01	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_STAR_RWY_ALL_RNAV	17 APR 2025	AD_2_LFRB_MVA_01	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_STAR_RWY_ALL_RNAV	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_STAR_RWY_ALL_CONV	17 APR 2025	AD_2_LFRB_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_STAR_RWY_ALL_CONV_INSTR_01	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_SID_RWY07R_RNAV	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_STAR_RWY_ALL_CONV_INSTR_02	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_DATA_SID_RWY07R_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_SID_RWY05_RNAV	28 NOV 2024	AD_2_LFRB_SID_RWY07R_RNAV_INSTR_01	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_DATA_SID_RWY05_RNAV_CODE_01	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_SID_RWY25L_RNAV	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_SID_RWY05_RNAV_INSTR_01	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_DATA_SID_RWY25L_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_SID_RWY05-23_CONV	28 NOV 2024	AD_2_LFRB_SID_RWY25L_RNAV_INSTR_01	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_SID_RWY05-23_CONV_INSTR_01	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_ADC_01	10 AUG 2023
AD_2_LFBD_SID_RWY05-23_CONV_INSTR_02	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_DATA_01	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_SID_RWY11-29_CONV	28 NOV 2024	AD_2_LFRB_APDC_01	30 JAN 2020
AD_2_LFBD_SID_RWY11-29_CONV_INSTR_01	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_APDC_02	21 MAY 2020
AD_2_LFBD_SID_RWY11-29_CONV_INSTR_02	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_APDC_03	05 FEB 2015
AD_2_LFBD_SID_RWY23_RNAV	28 NOV 2024	AD_2_LFRB_GMC_01	10 AUG 2023
AD_2_LFBD_DATA_SID_RWY23_RNAV_CODE_01	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_IAC_RWY07R_RNP	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_SID_RWY23_RNAV_INSTR_01	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_DATA_RWY07R_RNP_CODE	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_SID_RWY29_RNAV	28 NOV 2024	AD_2_LFRB_DATA_RWY07R_RNP_FASDB	15 JUL 2021
AD_2_LFBD_DATA_SID_RWY29_RNAV_CODE_01	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_IAC_RWY07R_VPT	21 APR 2022
AD_2_LFBD_SID_RWY29_RNAV_INSTR_01	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_IAC_RWY25L_INA_GNSS	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_SID_RWY05-23_CONV_INI	28 NOV 2024	AD_2_LFRB_DATA_RWY25L_INA_CODE_GNSS	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_SID_RWY11-29_CONV_INI	28 NOV 2024	AD_2_LFRB_IAC_RWY25L_FNA_RNP	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_ADC_01	20 FEB 2025	AD_2_LFRB_DATA_RWY25L_FNA_RNP_CODE	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_DATA_01	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_IAC_RWY25L_ILS_CAT_123_LOC_Y	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_DATA_02	16 MAY 2024	AD_2_LFRB_IAC_RWY25L_ILS_CAT_123_LOC_Z	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_APDC_01	20 FEB 2025	AD_2_LFRB_IAC_RWY25L_NDB	21 APR 2022
AD_2_LFBD_GMC_01	20 FEB 2025	BRIVE SOUILLAC	
AD_2_LFBD_GMC_02	20 FEB 2025	AD-2.LFSL-1	20 MAR 2025
AD_2_LFBD_IAC_RWY_05-23_ENV	28 NOV 2024	AD-2.LFSL-2	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_IAC_RWY_11-29_ENV	28 NOV 2024	AD-2.LFSL-3	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_IAC_RWY05_RNP_A_VPT	17 APR 2025	AD-2.LFSL-4	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_DATA_RWY05_RNP_A_VPT_CODE	25 JAN 2024	AD-2.LFSL-5	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_IAC_RWY05_RNP_Y_AR	17 APR 2025	AD-2.LFSL-6	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_DATA_RWY05_RNP_AR_Y_CODE	16 MAY 2024	AD_2_LFSL_AOC_RWY11-29	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_IAC_RWY05_FNA_RNP_Z	17 APR 2025	AD_2_LFSL_DATA_STAR_RWY11_RNAV_CODE_01	28 DEC 2023
AD_2_LFBD_DATA_RWY05_RNP_Z_CODE	16 MAY 2024	AD_2_LFSL_STAR_RWY11_RNAV	22 FEB 2024
AD_2_LFBD_DATA_RWY05_RNP_Z_FASDB	25 JAN 2024	AD_2_LFSL_SID_RWY_ALL_RNAV	22 FEB 2024
AD_2_LFBD_IAC_RWY05_FNA_VOR	17 APR 2025	AD_2_LFSL_DATA_SID_RWY11_CODE_01	13 AUG 2020
AD_2_LFBD_IAC_RWY05_INA_RNAV_Z	17 APR 2025	AD_2_LFSL_SID_RWY11_RNAV_INSTR_01	13 AUG 2020
AD_2_LFBD_IAC_RWY05_INA_VOR	17 APR 2025	AD_2_LFSL_DATA_SID_RWY29_CODE_01	13 AUG 2020
AD_2_LFBD_IAC_RWY11_INA_RNAV	17 APR 2025	AD_2_LFSL_SID_RWY29_RNAV_INSTR_01	13 AUG 2020
AD_2_LFBD_IAC_RWY11_FNA_RNP	17 APR 2025	AD_2_LFSL_ADC_01	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_DATA_RWY11_RNP_CODE	16 MAY 2024	AD_2_LFSL_DATA_01	13 AUG 2020
AD_2_LFBD_DATA_RWY11_RNP_FASDB	23 APR 2020	AD_2_LFSL_APDC_01	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_IAC_RWY11_FNA_VOR	17 APR 2025	AD_2_LFSL_APDC_02	11 JUL 2024
AD_2_LFBD_IAC_RWY11_INA_VOR	17 APR 2025	AD_2_LFSL_IAC_RWY11_RNP	13 AUG 2020
AD_2_LFBD_IAC_RWY23_FNA_RNP	17 APR 2025	AD_2_LFSL_DATA_RWY11_RNP_CODE	13 AUG 2020
AD_2_LFBD_DATA_RWY23_RNP_CODE	16 MAY 2024	AD_2_LFSL_DATA_RWY11_RNP_FASDB	30 JAN 2020
AD_2_LFBD_DATA_RWY23_RNP_FASDB	05 NOV 2020	AD_2_LFSL_IAC_RWY29_RNP	13 AUG 2020
AD_2_LFBD_IAC_RWY23_INA_RNAV	17 APR 2025	AD_2_LFSL_DATA_RWY29_RNP_CODE	13 AUG 2020
AD_2_LFBD_IAC_RWY23_INA_ILS_VOR	17 APR 2025	AD_2_LFSL_DATA_RWY29_RNP_FASDB	30 JAN 2020
AD_2_LFBD_IAC_RWY23_FNA_ILS_LOC	17 APR 2025	AD_2_LFSL_IAC_RWY29_ILS_LOC	30 NOV 2023
AD_2_LFBD_IAC_RWY23_FNA_VOR	17 APR 2025	AD_2_LFSL_IAC_RWY29_NDB	30 NOV 2023
AD_2_LFBD_IAC_RWY29_FNA_RNP	17 APR 2025	CAEN CARPIQUET	
AD_2_LFBD_DATA_RWY29_RNP_CODE	16 MAY 2024	AD-2.LFRK-1	28 NOV 2024
AD_2_LFBD_DATA_RWY29_RNP_FASDB	23 APR 2020	AD-2.LFRK-2	10 AUG 2023
AD_2_LFBD_IAC_RWY29_INA_RNAV	17 APR 2025	AD-2.LFRK-3	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_IAC_RWY29_INA_ILS_VOR	17 APR 2025	AD-2.LFRK-4	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_IAC_RWY29_FNA_ILS_LOC	17 APR 2025	AD-2.LFRK-5	20 FEB 2025
AD_2_LFBD_IAC_RWY29_FNA_VOR	17 APR 2025	AD-2.LFRK-6	20 FEB 2025
BOURGES		AD-2.LFRK-7	20 FEB 2025
AD-2.LFLD-1	20 MAR 2025	AD-2.LFRK-8	20 FEB 2025
AD-2.LFLD-2	20 FEB 2025	AD-2.LFRK-9	20 FEB 2025
AD-2.LFLD-3	28 DEC 2023	AD_2_LFRK_COM_01	18 APR 2024
AD-2.LFLD-4	20 MAR 2025	AD_2_LFRK_AOC_RWY13-31	10 AUG 2023
AD-2.LFLD-5	20 MAR 2025	AD_2_LFRK_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	25 JAN 2024
AD-2.LFLD-6	20 FEB 2025	AD_2_LFRK_STAR_RWY_ALL_RNAV	18 APR 2024
AD_2_LFLD_ADC_01	28 NOV 2024	AD_2_LFRK_STAR_RWY_ALL_CONV	11 JUL 2024
AD_2_LFLD_DATA_01	23 JAN 2025	AD_2_LFRK_DATA_SID_RWY13_RNAV_CODE_01	25 JAN 2024
AD_2_LFLD_IAC_RWY06_RNP_Y	23 JAN 2025	AD_2_LFRK_SID_RWY13_RNAV	18 APR 2024
AD_2_LFLD_DATA_RWY06_RNP_Y_CODE	28 NOV 2024	AD_2_LFRK_SID_RWY13_RNAV_INSTR_01	25 JAN 2024
AD_2_LFLD_IAC_RWY06_RNP_Z	23 JAN 2025	AD_2_LFRK_SID_RWY13_CONV	11 JUL 2024

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFRK_SID_RWY13_CONV_INSTR_01	11 JUL 2024	AD-2.LFMD-16	20 FEB 2025
AD_2_LFRK_DATA_SID_RWY31_RNAV_CODE_01	25 JAN 2024	AD_2_LFMD_MIA_TEXT_01	01 DEC 2022
AD_2_LFRK_SID_RWY31_RNAV	18 APR 2024	AD_2_LFMD_MIA_TEXT_02	01 DEC 2022
AD_2_LFRK_SID_RWY31_RNAV_INSTR_01	25 JAN 2024	AD_2_LFMD_AOC_RWY17-35	23 JAN 2025
AD_2_LFRK_SID_RWY31_CONV	11 JUL 2024	AD_2_LFMD_ENV_01	29 DEC 2022
AD_2_LFRK_SID_RWY31_CONV_INSTR_01	11 JUL 2024	AD_2_LFMD_DATA_STAR_EAST_RWY17-35_RNAV_CODE_01	05 SEP 2024
AD_2_LFRK_ADC_01	28 NOV 2024	AD_2_LFMD_STAR_EAST_RWY17-35_RNAV_CONV	05 SEP 2024
AD_2_LFRK_DATA_01	11 JUL 2024	AD_2_LFMD_DATA_STAR_WEST_RWY17-35_RNAV_CODE_01	05 SEP 2024
AD_2_LFRK_IAC_RWY13_RNP	28 NOV 2024	AD_2_LFMD_STAR_WEST_RWY17-35_RNAV_CONV	17 APR 2025
AD_2_LFRK_DATA_RWY13_RNP_CODE	25 JAN 2024	AD_2_LFMD_DATA_SID_RWY17_RNAV_CODE_01	13 JUN 2024
AD_2_LFRK_IAC_RWY13_VOR	28 NOV 2024	AD_2_LFMD_DATA_SID_RWY17_RNAV_CODE_02	13 JUN 2024
AD_2_LFRK_IAC_RWY13_VPT	28 NOV 2024	AD_2_LFMD_SID_RWY17_RNAV_INI	13 JUN 2024
AD_2_LFRK_IAC_RWY31_RNP	28 NOV 2024	AD_2_LFMD_SID_RWY17_RNAV	05 SEP 2024
AD_2_LFRK_DATA_RWY31_RNP_CODE	11 JUL 2024	AD_2_LFMD_SID_RWY17_RNAV_INSTR_01	13 JUN 2024
AD_2_LFRK_DATA_RWY31_RNP_FASDB	23 APR 2020	AD_2_LFMD_SID_RWY17_RNAV_INSTR_02	13 JUN 2024
AD_2_LFRK_IAC_RWY31_ILS_Y_LOC_Y	28 NOV 2024	AD_2_LFMD_SID_RWY17_CONV_K	13 JUN 2024
AD_2_LFRK_IAC_RWY31_ILS_Z_LOC_Z	28 NOV 2024	AD_2_LFMD_SID_RWY17_CONV_K_INSTR_01	13 JUN 2024
AD_2_LFRK_IAC_RWY31_NDB	28 NOV 2024	AD_2_LFMD_SID_RWY17_CONV_INI_K	05 SEP 2024
CAHORS LALBENQUE		AD_2_LFMD_ADC_01	13 JUN 2024
AD-2.LFCC-1	20 MAR 2025	AD_2_LFMD_DATA_01	23 JAN 2025
AD-2.LFCC-2	20 FEB 2025	AD_2_LFMD_DATA_02	23 JAN 2025
AD-2.LFCC-3	20 FEB 2025	AD_2_LFMD_GMC_01	13 JUN 2024
AD-2.LFCC-4	20 MAR 2025	AD_2_LFMD_IAC_RWY17_FNA_RNP_A	23 JAN 2025
AD-2.LFCC-5	20 MAR 2025	AD_2_LFMD_DATA_RWY17_FNA_RNP_A_CODE	12 AUG 2021
AD-2.LFCC-6	20 MAR 2025	AD_2_LFMD_DATA_RWY17_RNP_A_CODE	05 SEP 2024
AD_2_LFCC_ADC_01	03 OCT 2024	AD_2_LFMD_IAC_RWY17-35_INA_RNAV_INLOV	23 FEB 2023
AD_2_LFCC_DATA_01	16 MAY 2024	AD_2_LFMD_IAC_RWY17-35_INA_RNAV_NEKIP	25 MAR 2021
AD_2_LFCC_IAC_RWY13_RNP	03 OCT 2024	AD_2_LFMD_IAC_RWY17-35_INA_EAST_LOC	29 DEC 2022
AD_2_LFCC_DATA_RWY13_RNP_CODE	16 MAY 2024	AD_2_LFMD_IAC_RWY17-35_INA_WEST_LOC	29 DEC 2022
AD_2_LFCC_DATA_RWY13_RNP_FASDB	25 FEB 2021	AD_2_LFMD_IAC_RWY17_FNA_LOC_A	05 SEP 2024
CALAIS MARCK		AD_2_LFMD_IAC_RWY17-35_FNA_LOC_B	05 SEP 2024
AD-2.LFAC-1	20 MAR 2025	AD_2_LFMD_IAC_RWY17_VPT_A	05 SEP 2024
AD-2.LFAC-2	20 FEB 2025	AD_2_LFMD_IAC_RWY35_FNA_RNP_Y	13 JUN 2024
AD-2.LFAC-3	20 FEB 2025	AD_2_LFMD_DATA_RWY35_RNP_Y_CODE	05 SEP 2024
AD-2.LFAC-4	20 MAR 2025	AD_2_LFMD_IAC_RWY35_FNA_RNP_Z	13 JUN 2024
AD-2.LFAC-5	20 MAR 2025	AD_2_LFMD_DATA_RWY35_RNP_Z_CODE	05 SEP 2024
AD_2_LFAC_ADC_01	05 SEP 2024	AD_2_LFMD_DATA_RWY35_RNP_Z_FASDB	07 SEP 2023
AD_2_LFAC_DATA_01	05 SEP 2024	CARCASSONNE SALVAZA	
AD_2_LFAC_IAC_RWY24_RNP	05 SEP 2024	AD-2.LFMK-1	26 DEC 2024
AD_2_LFAC_DATA_RWY24_RNP_CODE	05 SEP 2024	AD-2.LFMK-2	20 FEB 2025
AD_2_LFAC_DATA_RWY24_RNP_FASDB	10 SEP 2020	AD-2.LFMK-3	26 DEC 2024
CALVI SAINT CATHERINE		AD-2.LFMK-4	20 FEB 2025
AD-2.LFKC-1	20 MAR 2025	AD-2.LFMK-5	11 JUL 2024
AD-2.LFKC-2	07 SEP 2023	AD-2.LFMK-6	26 DEC 2024
AD-2.LFKC-3	20 FEB 2025	AD-2.LFMK-7	26 DEC 2024
AD-2.LFKC-4	20 FEB 2025	AD-2.LFMK-8	26 DEC 2024
AD-2.LFKC-5	20 FEB 2025	AD_2_LFMK_AOC_RWY09-27	26 DEC 2024
AD-2.LFKC-6	20 FEB 2025	AD_2_LFMK_STAR_RWY_ALL_RNAV	11 JUL 2024
AD-2.LFKC-7	20 FEB 2025	AD_2_LFMK_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	11 AUG 2022
AD-2.LFKC-8	20 FEB 2025	AD_2_LFMK_SID_RWY09_RNAV	11 JUL 2024
AD-2.LFKC-9	20 FEB 2025	AD_2_LFMK_DATA_SID_RWY09_RNAV_CODE_01	11 AUG 2022
AD_2_LFKC_AOC_RWY18-36	30 NOV 2023	AD_2_LFMK_SID_RWY09_RNAV_INSTR_01	11 AUG 2022
AD_2_LFKC_DATA_STAR_RWY18_RNAV_CODE_01	22 FEB 2024	AD_2_LFMK_SID_RWY27_RNAV	11 JUL 2024
AD_2_LFKC_STAR_RWY18_RNAV	22 FEB 2024	AD_2_LFMK_DATA_SID_RWY27_RNAV_CODE_01	21 APR 2022
AD_2_LFKC_STAR_RWY18_CONV	24 MAR 2022	AD_2_LFMK_SID_RWY27_RNAV_INSTR_01	21 APR 2022
AD_2_LFKC_SID_RWY36_RNAV	15 JUL 2021	AD_2_LFMK_ADC_01	11 JUL 2024
AD_2_LFKC_DATA_SID_RWY36_RNAV_CODE_01	25 FEB 2021	AD_2_LFMK_DATA_01	11 AUG 2022
AD_2_LFKC_SID_RWY36_RNAV_INSTR_01	28 JAN 2021	AD_2_LFMK_IAC_RWY09_RNP	11 AUG 2022
AD_2_LFKC_SID_RWY36_CONV	15 JUL 2021	AD_2_LFMK_DATA_RWY09_RNP_CODE	11 AUG 2022
AD_2_LFKC_SID_RWY36_CONV_INSTR_01	28 JAN 2021	AD_2_LFMK_DATA_RWY09_RNP_FASDB	21 APR 2022
AD_2_LFKC_ADC_01	30 NOV 2023	AD_2_LFMK_IAC_RWY27_RNP	11 AUG 2022
AD_2_LFKC_DATA_01	30 NOV 2023	AD_2_LFMK_DATA_RWY27_RNP_CODE	11 AUG 2022
AD_2_LFKC_APDC_01	13 JUL 2023	AD_2_LFMK_DATA_RWY27_RNP_FASDB	21 APR 2022
AD_2_LFKC_IAC_RWY18_RNP_W	28 JAN 2021	AD_2_LFMK_IAC_RWY27_RNP_MINIMA	21 APR 2022
AD_2_LFKC_DATA_RWY18_RNP_W_CODE	28 JAN 2021	CASTRES MAZAMET	
AD_2_LFKC_DATA_RWY18_RNP_W_FASDB	28 JAN 2021	AD-2.LFCK-1	20 MAR 2025
AD_2_LFKC_IAC_RWY18_RNP_X	28 JAN 2021	AD-2.LFCK-2	20 FEB 2025
AD_2_LFKC_DATA_RWY18_RNP_X_CODE	28 JAN 2021	AD-2.LFCK-3	17 APR 2025
AD_2_LFKC_DATA_RWY18_RNP_X_FASDB	28 JAN 2021	AD-2.LFCK-4	28 NOV 2024
AD_2_LFKC_IAC_RWY18_RNP_Y	28 JAN 2021	AD-2.LFCK-5	28 NOV 2024
AD_2_LFKC_DATA_RWY18_RNP_Y_CODE	28 JAN 2021	AD-2.LFCK-6	28 NOV 2024
AD_2_LFKC_IAC_RWY18_RNP_Z	28 JAN 2021	AD-2.LFCK-7	28 NOV 2024
AD_2_LFKC_DATA_RWY18_RNP_Z_CODE	28 JAN 2021	AD_2_LFCK_AOC_RWY14-32	13 JUL 2023
AD_2_LFKC_IAC_RWY18_LOC	28 JAN 2021	AD_2_LFCK_AOC_B_RWY14-32	28 NOV 2024
CANNES MANDELIEU		AD_2_LFCK_DATA_STAR_RWY14_RNAV_CODE	20 FEB 2025
AD-2.LFMD-1	30 DEC 2021	AD_2_LFCK_STAR_RWY14_RNAV	20 FEB 2025
AD-2.LFMD-2	20 FEB 2025	AD_2_LFCK_DATA_SID_RWY14_RNAV_CODE_01	28 NOV 2024
AD-2.LFMD-3	16 JUN 2022	AD_2_LFCK_SID_RWY14_RNAV	28 NOV 2024
AD-2.LFMD-4	20 FEB 2025	AD_2_LFCK_SID_RWY14_RNAV_INSTR_01	28 NOV 2024
AD-2.LFMD-5	20 FEB 2025	AD_2_LFCK_ADC_01	28 NOV 2024
AD-2.LFMD-6	20 FEB 2025	AD_2_LFCK_DATA_01	28 NOV 2024
AD-2.LFMD-7	20 FEB 2025	AD_2_LFCK_APDC_01	27 JAN 2022
AD-2.LFMD-8	17 APR 2025	AD_2_LFCK_IAC_RWY14_RNP_Y	28 NOV 2024
AD-2.LFMD-9	17 APR 2025	AD_2_LFCK_DATA_RWY14_RNP_Y_CODE	28 NOV 2024
AD-2.LFMD-10	20 FEB 2025	AD_2_LFCK_IAC_RWY14_RNP_Y_MINIMA	28 NOV 2024
AD-2.LFMD-11	20 FEB 2025	AD_2_LFCK_IAC_RWY14_RNP_Z	28 NOV 2024
AD-2.LFMD-12	17 APR 2025	AD_2_LFCK_DATA_RWY14_RNP_Z_CODE	28 NOV 2024
AD-2.LFMD-13	17 APR 2025	AD_2_LFCK_DATA_RWY14_RNP_Z_FASDB	28 NOV 2024
AD-2.LFMD-14	17 APR 2025	AD_2_LFCK_IAC_RWY14_RNP_Z_MINIMA	28 NOV 2024
AD-2.LFMD-15	20 FEB 2025	AD_2_LFCK_IAC_RWY32_VPT	20 FEB 2025

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
CHALON CHAMPFORGEUIL		AD_2_LFLB_IAC_RWY18_RNP_Z_MINIMA_02	03 OCT 2024
AD-2.LFLH-1	20 MAR 2025	AD_2_LFLB_IAC_RWY18_ILS_Y_LOC_Y	29 DEC 2022
AD-2.LFLH-2	20 FEB 2025	AD_2_LFLB_DATA_RWY18_CODE_ILS_Y	29 DEC 2022
AD-2.LFLH-3	01 DEC 2022	AD_2_LFLB_IAC_RWY18_ILS_Z_LOC_Z	26 JAN 2023
AD-2.LFLH-4	20 MAR 2025	AD_2_LFLB_DATA_RWY18_CODE_ILS_Z	26 JAN 2023
AD-2.LFLH-5	20 MAR 2025	AD_2_LFLB_IAC_RWY18_ILS_LOC_MINIMA	05 NOV 2020
AD-2.LFLH-6	20 FEB 2025	AD_2_LFLB_IAC_RWY36_VPT	03 OCT 2024
AD_2_LFLH_ADC_01	05 SEP 2024	CHAMBLEY	
AD_2_LFLH_DATA_01	01 DEC 2022	AD-2.LFJY-1	28 NOV 2024
AD_2_LFLH_IAC_RWY35_RNP	05 SEP 2024	AD-2.LFJY-2	20 FEB 2025
AD_2_LFLH_DATA_RWY35_RNP_CODE	17 JUN 2021	AD-2.LFJY-3	20 FEB 2025
CHALONS VATRY		AD-2.LFJY-4	17 APR 2025
AD-2.LFOK-1	26 DEC 2024	AD-2.LFJY-5	20 FEB 2025
AD-2.LFOK-2	26 DEC 2024	AD-2.LFJY-6	20 FEB 2025
AD-2.LFOK-3	20 FEB 2025	AD_2_LFJY_ADC_01	28 NOV 2024
AD-2.LFOK-4	20 FEB 2025	AD_2_LFJY_DATA_01	05 DEC 2019
AD-2.LFOK-5	20 FEB 2025	AD_2_LFJY_IAC_RWY23_RNP_A	16 JUN 2022
AD-2.LFOK-6	20 FEB 2025	AD_2_LFJY_DATA_RWY23_RNP_A_CODE	21 MAY 2020
AD-2.LFOK-7	20 FEB 2025	CHATEAUROUX DEOLS	
AD-2.LFOK-8	20 FEB 2025	AD-2.LFLX-1	26 DEC 2024
AD-2.LFOK-9	20 FEB 2025	AD-2.LFLX-2	20 FEB 2025
AD-2.LFOK-10	20 FEB 2025	AD-2.LFLX-3	28 DEC 2023
AD-2.LFOK-11	20 FEB 2025	AD-2.LFLX-4	20 FEB 2025
AD_2_LFOK_MIA_TEXT_01	01 DEC 2022	AD-2.LFLX-5	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_AOC_RWY10-28	26 DEC 2024	AD-2.LFLX-6	28 DEC 2023
AD_2_LFOK_PATC_RWY10	27 JAN 2022	AD_2_LFLX_AOC_RWY03-21	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_STAR_RWY_ALL_RNAV	01 DEC 2022	AD_2_LFLX_STAR_RWY03_RNAV	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	27 JAN 2022	AD_2_LFLX_DATA_STAR_RWY03_RNAV_CODE_01	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_STAR_RWY_ALL_CONV	01 DEC 2022	AD_2_LFLX_STAR_RWY21_RNAV	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_SID_RWY10_CONV	01 DEC 2022	AD_2_LFLX_DATA_STAR_RWY21_RNAV_CODE_01	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_SID_RWY28_CONV	01 DEC 2022	AD_2_LFLX_STAR_RWY21_CONV	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_ADC_01	26 DEC 2024	AD_2_LFLX_SID_RWY03_RNAV	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_DATA_01	10 SEP 2020	AD_2_LFLX_DATA_SID_RWY03_RNAV_CODE_01	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_APDC_01	25 JAN 2024	AD_2_LFLX_SID_RWY03_RNAV_INSTR_01	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_IAC_RWY10_RNP	01 DEC 2022	AD_2_LFLX_SID_RWY21_RNAV	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_DATA_RWY10_RNP_CODE	27 JAN 2022	AD_2_LFLX_DATA_SID_RWY21_RNAV_CODE_01	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_DATA_RWY10_RNP_FASDB	10 SEP 2020	AD_2_LFLX_DATA_RWY21_RNAV_INSTR_01	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_IAC_RWY10_ILS_Y_CAT123_LOC_Y	01 DEC 2022	AD_2_LFLX_ADC_01	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_IAC_RWY10_ILS_Z_CAT123_LOC_Z	01 DEC 2022	AD_2_LFLX_DATA_01	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_IAC_RWY10_VOR	01 DEC 2022	AD_2_LFLX_IAC_RWY03_RNP	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_IAC_RWY28_RNP	01 DEC 2022	AD_2_LFLX_DATA_RWY03_RNP_CODE	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_DATA_RWY28_RNP_CODE	27 JAN 2022	AD_2_LFLX_DATA_RWY03_RNP_FASDB	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_DATA_RWY28_RNP_FASDB	10 SEP 2020	AD_2_LFLX_IAC_RWY21_RNP	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_IAC_RWY28_ILS_LOC	01 DEC 2022	AD_2_LFLX_DATA_RWY21_RNP_CODE	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_IAC_RWY28_VOR	01 DEC 2022	AD_2_LFLX_DATA_RWY21_RNP_FASDB	26 DEC 2024
AD_2_LFOK_IAC_RWY28_NDB	01 DEC 2022	AD_2_LFLX_IAC_RWY21_ILS_LOC	26 DEC 2024
CHAMBERY AIX LES BAINS		AD_2_LFLX_IAC_RWY21_NDB	26 DEC 2024
AD-2.LFLB-1	20 APR 2023	CHERBOURG MANCHE	
AD-2.LFLB-2	07 SEP 2023	AD-2.LFRC-1	03 OCT 2024
AD-2.LFLB-3	20 FEB 2025	AD-2.LFRC-2	20 FEB 2025
AD-2.LFLB-4	13 JUN 2024	AD-2.LFRC-3	20 FEB 2025
AD-2.LFLB-5	20 FEB 2025	AD-2.LFRC-4	20 FEB 2025
AD-2.LFLB-6	20 FEB 2025	AD-2.LFRC-5	20 FEB 2025
AD-2.LFLB-7	17 APR 2025	AD-2.LFRC-6	20 FEB 2025
AD-2.LFLB-8	17 APR 2025	AD-2.LFRC-7	20 FEB 2025
AD-2.LFLB-9	17 APR 2025	AD_2_LFRC_AOC_RWY10-28	30 DEC 2021
AD-2.LFLB-10	17 APR 2025	AD_2_LFRC_ADC_01	03 OCT 2024
AD-2.LFLB-11	17 APR 2025	AD_2_LFRC_DATA_01	18 APR 2024
AD-2.LFLB-12	17 APR 2025	AD_2_LFRC_APDC_01	30 DEC 2021
AD_2_LFLB_MIA_TEXT_01	13 JUN 2024	AD_2_LFRC_IAC_RWY28_RNP	03 OCT 2024
AD_2_LFLB_MIA_TEXT_02	13 JUN 2024	AD_2_LFRC_DATA_RWY28_RNP_CODE	30 DEC 2021
AD_2_LFLB_AOC_RWY18-36	03 OCT 2024	AD_2_LFRC_DATA_RWY28_RNP_FASDB	30 DEC 2021
AD_2_LFLB_MVA_01	29 DEC 2022	CHOLET LE PONTREAU	
AD_2_LFLB_STAR_RWY_ALL_RNAV	17 APR 2025	AD-2.LFOU-1	24 FEB 2022
AD_2_LFLB_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	13 JUN 2024	AD-2.LFOU-2	20 FEB 2025
AD_2_LFLB_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_02	13 JUN 2024	AD-2.LFOU-3	20 FEB 2025
AD_2_LFLB_SID_RWY18_RNAV	17 APR 2025	AD-2.LFOU-4	20 FEB 2025
AD_2_LFLB_DATA_SID_RWY18_RNAV_CODE_01	13 JUN 2024	AD-2.LFOU-5	20 FEB 2025
AD_2_LFLB_DATA_SID_RWY18_RNAV_CODE_02	03 OCT 2024	AD-2.LFOU-6	20 FEB 2025
AD_2_LFLB_DATA_SID_RWY18_RNAV_CODE_03	03 OCT 2024	AD_2_LFOU_ADC_01	12 AUG 2021
AD_2_LFLB_SID_RWY18_RNAV_INSTR_01	17 APR 2025	AD_2_LFOU_DATA_01	14 JUL 2022
AD_2_LFLB_SID_RWY18_RNAV_INSTR_02	13 JUN 2024	AD_2_LFOU_IAC_RWY21_RNP_Y	14 JUL 2022
AD_2_LFLB_SID_RWY18_RNAV_INSTR_03	17 APR 2025	AD_2_LFOU_DATA_RWY21_RNP_Y_CODE	14 JUL 2022
AD_2_LFLB_SID_RWY18_RNAV_INSTR_04	13 JUN 2024	AD_2_LFOU_DATA_RWY21_RNP_Y_FASDB	14 JUL 2022
AD_2_LFLB_DATA_SID_RWY36_RNAV_CODE_01	13 JUN 2024	AD_2_LFOU_IAC_RWY21_RNP_Z	14 JUL 2022
AD_2_LFLB_SID_RWY36_RNAV	17 APR 2025	AD_2_LFOU_DATA_RWY21_RNP_Z_CODE	14 JUL 2022
AD_2_LFLB_SID_RWY36_RNAV_INSTR_01	17 APR 2025	AD_2_LFOU_DATA_RWY21_RNP_Z_FASDB	14 JUL 2022
AD_2_LFLB_SID_RWY36_RNAV_CONV	17 APR 2025	CLERMONT FERRAND AUVERGNE	
AD_2_LFLB_SID_RWY36_RNAV-CONV_INSTR_01	17 APR 2025	AD-2.LFLC-1	20 MAR 2025
AD_2_LFLB_SID_RWY36_RNAV-CONV_INSTR_02	17 APR 2025	AD-2.LFLC-2	20 MAR 2025
AD_2_LFLB_ADC_01	13 JUN 2024	AD-2.LFLC-3	20 MAR 2025
AD_2_LFLB_DATA_01	03 OCT 2024	AD-2.LFLC-4	20 MAR 2025
AD_2_LFLB_DATA_02	17 APR 2025	AD-2.LFLC-5	20 MAR 2025
AD_2_LFLB_APDC_01	13 JUN 2024	AD-2.LFLC-6	20 MAR 2025
AD_2_LFLB_IAC_RWY18_RNP_Y_AR	17 APR 2025	AD-2.LFLC-7	20 MAR 2025
AD_2_LFLB_DATA_RWY18_RNP_Y_AR_CODE	26 JAN 2023	AD-2.LFLC-8	20 MAR 2025
AD_2_LFLB_IAC_RWY18_RNP_Z	17 APR 2025	AD-2.LFLC-9	20 MAR 2025
AD_2_LFLB_DATA_RWY18_RNP_Z_CODE	03 OCT 2024	AD-2.LFLC-10	20 MAR 2025
AD_2_LFLB_DATA_RWY18_RNP_Z_FASDB	03 OCT 2024	AD_2_LFLC_MIA_TEXT_01	25 MAR 2021
AD_2_LFLB_IAC_RWY18_RNP_Z_MINIMA_01	03 OCT 2024	AD_2_LFLC_MIA_TEXT_02	25 MAR 2021

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFLC_AOC_RWY08	03 NOV 2022	AD_2_LFRG_APDC_01	11 JUL 2024
AD_2_LFLC_AOC_RWY26	03 NOV 2022	AD_2_LFRG_IAC_RWY12_RNP	11 JUL 2024
AD_2_LFLC_PATC_RWY26	03 NOV 2022	AD_2_LFRG_DATA_RWY12_RNP_CODE	05 NOV 2020
AD_2_LFLC_MVA_01	20 MAR 2025	AD_2_LFRG_DATA_RWY12_RNP_FASDB	05 NOV 2020
AD_2_LFLC_MVA_02	20 MAR 2025	AD_2_LFRG_IAC_RWY30_RNP	11 JUL 2024
AD_2_LFLC_DATA_STAR_RWY_NORD_RNAV_CODE_01	03 NOV 2022	AD_2_LFRG_DATA_RWY30_RNP_CODE	02 NOV 2023
AD_2_LFLC_STAR_RWY_NORD_RNAV	03 NOV 2022	AD_2_LFRG_DATA_RWY30_RNP_FASDB	02 NOV 2023
AD_2_LFLC_DATA_STAR_RWY_SUD_RNAV_CODE_01	03 NOV 2022	AD_2_LFRG_IAC_RWY30_ILS_Y_LOC_Y	11 JUL 2024
AD_2_LFLC_STAR_RWY_SUD_RNAV	03 NOV 2022	AD_2_LFRG_DATA_RWY30_ILS_Y_LOC_Y_CODE	02 NOV 2023
AD_2_LFLC_DATA_SID_RWY08_RNAV_CODE_01	03 NOV 2022	AD_2_LFRG_IAC_RWY30_ILS_Z_LOC_Z	11 JUL 2024
AD_2_LFLC_SID_RWY08_RNAV_INSTR_01	03 NOV 2022	AD_2_LFRG_IAC_RWY30_VOR_Y	18 APR 2024
AD_2_LFLC_SID_RWY08_RNAV	03 NOV 2022	AD_2_LFRG_IAC_RWY30_VOR_Z	11 JUL 2024
AD_2_LFLC_SID_RWY08_CONV	20 MAR 2025	AD_2_LFRG_DATA_SID_RWY12_RNAV_CODE_01	18 APR 2024
AD_2_LFLC_SID_RWY08_CONV_INSTR_01	03 NOV 2022	AD_2_LFRG_DATA_SID_RWY30_RNAV_CODE_01	18 APR 2024
AD_2_LFLC_SID_RWY08_CONV_INSTR_02	03 NOV 2022	DIJON LONGVIC	
AD_2_LFLC_DATA_SID_RWY26_RNAV_CODE_01	03 NOV 2022	AD-2.LFSD-1	20 MAR 2025
AD_2_LFLC_SID_RWY26_RNAV_INSTR_01	03 NOV 2022	AD-2.LFSD-2	20 FEB 2025
AD_2_LFLC_SID_RWY26_RNAV	03 NOV 2022	AD-2.LFSD-3	28 NOV 2024
AD_2_LFLC_SID_RWY26_CONV	20 MAR 2025	AD-2.LFSD-4	17 APR 2025
AD_2_LFLC_SID_RWY26_CONV_INSTR_01	03 NOV 2022	AD-2.LFSD-5	28 NOV 2024
AD_2_LFLC_SID_RWY26_CONV_INSTR_02	03 NOV 2022	AD-2.LFSD-6	15 JUN 2023
AD_2_LFLC_ADC_01	20 MAR 2025	AD-2.LFSD-7	15 JUN 2023
AD_2_LFLC_DATA_01	03 NOV 2022	AD_2_LFSD_AOC_RWY17-35	19 JUL 2018
AD_2_LFLC_APDC_01	25 MAR 2021	AD_2_LFSD_ADC_01	28 NOV 2024
AD_2_LFLC_APDC_02	25 MAR 2021	AD_2_LFSD_DATA_01	08 SEP 2022
AD_2_LFLC_GMC_01	20 MAR 2025	AD_2_LFSD_IAC_RWY17_VOR	28 NOV 2024
AD_2_LFLC_IAC_RWY26_INA_RNAV	20 MAR 2025	AD_2_LFSD_IAC_RWY35_RNP	28 NOV 2024
AD_2_LFLC_IAC_RWY26_FNA_RNP_Y	20 MAR 2025	AD_2_LFSD_DATA_RWY35_RNP_CODE	24 FEB 2022
AD_2_LFLC_DATA_RWY26_RNP_Y_CODE	03 NOV 2022	AD_2_LFSD_DATA_RWY35_RNP_FASDB	05 DEC 2019
AD_2_LFLC_IAC_RWY26_FNA_RNP_Z	20 MAR 2025	AD_2_LFSD_IAC_RWY35_VOR	28 NOV 2024
AD_2_LFLC_DATA_RWY26_RNP_Z_CODE	03 NOV 2022	DINARD PLEURTUIT SAINT MALO	
AD_2_LFLC_DATA_RWY26_RNP_Z_FASDB	10 OCT 2019	AD-2.LFRD-1	25 JAN 2024
AD_2_LFLC_IAC_RWY26_FNA_ILS_LOC_CAT_123	03 NOV 2022	AD-2.LFRD-2	20 FEB 2025
AD_2_LFLC_IAC_RWY26_VOR	20 MAR 2025	AD-2.LFRD-3	07 SEP 2023
COLMAR HOUSSEN		AD-2.LFRD-4	20 FEB 2025
AD-2.LFGA-1	20 MAR 2025	AD-2.LFRD-5	20 FEB 2025
AD-2.LFGA-2	28 NOV 2024	AD-2.LFRD-6	28 NOV 2024
AD-2.LFGA-3	20 FEB 2025	AD-2.LFRD-7	28 NOV 2024
AD-2.LFGA-4	11 JUL 2024	AD_2_LFRD_AOC_RWY17-35	16 JUN 2022
AD-2.LFGA-5	20 MAR 2025	AD_2_LFRD_SID_RWY17_RNAV	25 MAR 2021
AD-2.LFGA-6	20 MAR 2025	AD_2_LFRD_DATA_SID_RWY17_RNAV_CODE_01	25 MAR 2021
AD-2.LFGA-7	20 MAR 2025	AD_2_LFRD_SID_RWY17_RNAV_INSTR_01	17 JUN 2021
AD-2.LFGA-8	20 MAR 2025	AD_2_LFRD_SID_RWY35_RNAV	25 MAR 2021
AD_2_LFGA_MIA_TEXT_01	28 JAN 2021	AD_2_LFRD_DATA_SID_RWY35_RNAV_CODE_01	25 MAR 2021
AD_2_LFGA_COM_01	08 SEP 2022	AD_2_LFRD_SID_RWY35_RNAV_INSTR_01	25 MAR 2021
AD_2_LFGA_ADC_01	28 NOV 2024	AD_2_LFRD_ADC_01	29 DEC 2022
AD_2_LFGA_DATA_01	08 SEP 2022	AD_2_LFRD_DATA_01	17 JUN 2021
AD_2_LFGA_APDC_01	28 NOV 2024	AD_2_LFRD_APDC_01	30 DEC 2021
AD_2_LFGA_IAC_RWY01_FNA_RNP	08 SEP 2022	AD_2_LFRD_IAC_RWY17_RNP	25 MAR 2021
AD_2_LFGA_DATA_RWY01_FNA_RNP_CODE	18 JUN 2020	AD_2_LFRD_DATA_RWY17_RNP_CODE	25 MAR 2021
AD_2_LFGA_DATA_RWY01_RNP_FASDB	05 DEC 2019	AD_2_LFRD_DATA_RWY17_RNP_FASDB	15 AUG 2019
AD_2_LFGA_IAC_RWY01_INA_RNAV	08 SEP 2022	AD_2_LFRD_IAC_RWY17_VOR	17 JUN 2021
AD_2_LFGA_DATA_RWY01_INA_CODE_GNSS	18 JUN 2020	AD_2_LFRD_IAC_RWY35_RNP	17 JUN 2021
AD_2_LFGA_IAC_RWY01_VPT	08 SEP 2022	AD_2_LFRD_DATA_RWY35_RNP_CODE	25 MAR 2021
AD_2_LFGA_IAC_RWY19_RNP	08 SEP 2022	AD_2_LFRD_DATA_RWY35_RNP_FASDB	15 AUG 2019
AD_2_LFGA_DATA_RWY19_RNP_CODE	18 JUN 2020	AD_2_LFRD_IAC_RWY35_VOR	30 DEC 2021
AD_2_LFGA_DATA_RWY19_RNP_FASDB	05 DEC 2019	DOLE TAVAU	
AD_2_LFGA_IAC_RWY19_NDB_Y	08 SEP 2022	AD-2.LFGJ-1	11 JUL 2024
AD_2_LFGA_IAC_RWY19_NDB_Z	08 SEP 2022	AD-2.LFGJ-2	07 SEP 2023
DEAUVILLE NORMANDIE		AD-2.LFGJ-3	20 FEB 2025
AD-2.LFRG-1	11 JUL 2024	AD-2.LFGJ-4	20 FEB 2025
AD-2.LFRG-2	11 JUL 2024	AD-2.LFGJ-5	20 FEB 2025
AD-2.LFRG-3	20 FEB 2025	AD-2.LFGJ-6	20 FEB 2025
AD-2.LFRG-4	20 FEB 2025	AD-2.LFGJ-7	20 FEB 2025
AD-2.LFRG-5	20 FEB 2025	AD-2.LFGJ-8	20 FEB 2025
AD-2.LFRG-6	20 FEB 2025	AD_2_LFGJ_COM_01	15 AUG 2019
AD-2.LFRG-7	20 FEB 2025	AD_2_LFGJ_AOC_RWY05-23	23 JAN 2025
AD-2.LFRG-8	20 FEB 2025	AD_2_LFGJ_ADC_01	11 JUL 2024
AD-2.LFRG-9	20 FEB 2025	AD_2_LFGJ_DATA_01	31 DEC 2020
AD-2.LFRG-10	20 FEB 2025	AD_2_LFGJ_APDC_01	11 JUL 2024
AD-2.LFRG-11	20 FEB 2025	AD_2_LFGJ_IAC_RWY05_RNP_Y	31 DEC 2020
AD_2_LFRG_MIA_TEXT_01	25 JAN 2024	AD_2_LFGJ_DATA_RWY05_RNP_Y_CODE	31 DEC 2020
AD_2_LFRG_MIA_TEXT_02	11 JUL 2024	AD_2_LFGJ_IAC_RWY05_RNP_Z	31 DEC 2020
AD_2_LFRG_COM_01	18 APR 2024	AD_2_LFGJ_DATA_RWY05_RNP_Z_CODE	31 DEC 2020
AD_2_LFRG_AOC_RWY12-30	20 MAY 2021	AD_2_LFGJ_DATA_RWY05_RNP_Z_FASDB	05 DEC 2019
AD_2_LFRG_DATA_STAR_RWY12_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024	AD_2_LFGJ_IAC_RWY05_ILS_LOC	26 JAN 2023
AD_2_LFRG_STAR_RWY12_RNAV	11 JUL 2024	AD_2_LFGJ_IAC_RWY05_NDB	26 JAN 2023
AD_2_LFRG_DATA_STAR_RWY30_RNAV_CODE_01	18 APR 2024	EPINAL MIRECOURT	
AD_2_LFRG_STAR_RWY30_RNAV	18 APR 2024	AD-2.LFSG-1	28 NOV 2024
AD_2_LFRG_STAR_RWY30_CONV	11 JUL 2024	AD-2.LFSG-2	20 FEB 2025
AD_2_LFRG_SID_RWY12_RNAV	18 APR 2024	AD-2.LFSG-3	28 NOV 2024
AD_2_LFRG_SID_RWY12_RNAV_INSTR_01	18 APR 2024	AD-2.LFSG-4	20 FEB 2025
AD_2_LFRG_SID_RWY12_CONV	11 JUL 2024	AD-2.LFSG-5	20 FEB 2025
AD_2_LFRG_SID_RWY12_CONV_INSTR_01	11 JUL 2024	AD-2.LFSG-6	20 FEB 2025
AD_2_LFRG_SID_RWY30_RNAV	18 APR 2024	AD_2_LFSG_ADC_01	28 NOV 2024
AD_2_LFRG_SID_RWY30_RNAV_INSTR_01	18 APR 2024	AD_2_LFSG_DATA_01	31 DEC 2020
AD_2_LFRG_SID_RWY30_CONV	11 JUL 2024	AD_2_LFSG_IAC_RWY26_RNP	28 NOV 2024
AD_2_LFRG_SID_RWY30_CONV_INSTR_01	11 JUL 2024	AD_2_LFSG_DATA_RWY26_RNP_CODE	24 MAR 2022
AD_2_LFRG_ADC_01	11 JUL 2024	AD_2_LFSG_DATA_RWY26_RNP_FASDB	05 DEC 2019
AD_2_LFRG_DATA_01	11 JUL 2024	AD_2_LFSG_IAC_RWY26_ILS_LOC	28 NOV 2024

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFSG_IAC_RWY26_NDB	28 NOV 2024	AD_2_LFLS_IAC_RWY09_RNP	20 MAR 2025
FIGARI SUD CORSE		AD_2_LFLS_DATA_RWY09_RNP_CODE	18 APR 2024
AD-2.LFKF-1	20 MAR 2025	AD_2_LFLS_DATA_RWY09_RNP_FASDB	27 FEB 2020
AD-2.LFKF-2	20 FEB 2025	AD_2_LFLS_IAC_RWY09_ILS_LOC	20 MAR 2025
AD-2.LFKF-3	01 DEC 2022	AD_2_LFLS_DATA_RWY09_ILS_LOC_CODE	20 MAR 2025
AD-2.LFKF-4	20 FEB 2025	AD_2_LFLS_IAC_RWY27_RNP	20 MAR 2025
AD-2.LFKF-5	01 DEC 2022	AD_2_LFLS_DATA_RWY27_RNP_CODE	18 APR 2024
AD-2.LFKF-6	20 APR 2023	AD_2_LFLS_DATA_RWY27_RNP_FASDB	27 FEB 2020
AD-2.LFKF-7	17 APR 2025	AD_2_LFLS_IAC_RWY27_VPT	20 MAR 2025
AD-2.LFKF-8	16 MAY 2024	GRENOBLE LE VERSOUD	
AD-2.LFKF-9	16 MAY 2024	AD-2.LFLG-1	20 MAR 2025
AD-2.LFKF-10	16 MAY 2024	AD-2.LFLG-2	20 FEB 2025
AD_2_LFKF_MIA_TEXT_01	16 JUN 2022	AD-2.LFLG-3	20 FEB 2025
AD_2_LFKF_AOC_RWY05-23	25 FEB 2021	AD-2.LFLG-4	20 FEB 2025
AD_2_LFKF_STAR_RWY05_RNAV	10 AUG 2023	AD-2.LFLG-5	20 FEB 2025
AD_2_LFKF_DATA_STAR_RWY05_RNAV_CODE	19 MAY 2022	AD-2.LFLG-6	20 FEB 2025
AD_2_LFKF_STAR_RWY05_CONV	19 MAY 2022	AD_2_LFLG_SID_030_RNP	24 FEB 2022
AD_2_LFKF_STAR_RWY23_RNAV	19 MAY 2022	AD_2_LFLG_DATA_SID_RWY030_RNP_CODE_01	24 FEB 2022
AD_2_LFKF_DATA_STAR_RWY23_RNAV_CODE	19 MAY 2022	AD_2_LFLG_SID_030_RNAV	24 FEB 2022
AD_2_LFKF_STAR_RWY23_CONV	19 MAY 2022	AD_2_LFLG_DATA_SID_RWY030_RNAV_CODE_01	24 FEB 2022
AD_2_LFKF_SID_RWY05_RNAV	16 MAY 2024	AD_2_LFLG_SID_249_RNP	24 FEB 2022
AD_2_LFKF_SID_RWY05_RNAV_INSTR_01	16 MAY 2024	AD_2_LFLG_DATA_SID_RWY249_RNP_CODE_01	24 FEB 2022
AD_2_LFKF_SID_RWY05_RNAV_INSTR_02	16 MAY 2024	AD_2_LFLG_SID_249_RNAV	24 FEB 2022
AD_2_LFKF_DATA_SID_RWY05_RNAV_CODE_01	23 JAN 2025	AD_2_LFLG_DATA_SID_RWY249_RNAV_CODE_01	24 FEB 2022
AD_2_LFKF_SID_RWY05_CONV	16 MAY 2024	AD_2_LFLG_ADC_01	28 DEC 2023
AD_2_LFKF_SID_RWY05_CONV_INSTR_01	16 MAY 2024	AD_2_LFLG_DATA_01	24 FEB 2022
AD_2_LFKF_DATA_SID_RWY23_RNAV_CODE_01	23 FEB 2023	AD_2_LFLG_IAC_048_RNP	14 JUL 2022
AD_2_LFKF_SID_RWY23_RNAV	23 FEB 2023	AD_2_LFLG_DATA_RWY048_RNP_CODE	06 OCT 2022
AD_2_LFKF_SID_RWY23_RNAV_INSTR_01	23 FEB 2023	AD_2_LFLG_IAC_215_RNP	24 FEB 2022
AD_2_LFKF_SID_RWY23_CONV	23 FEB 2023	AD_2_LFLG_DATA_RWY215_RNP_CODE	24 FEB 2022
AD_2_LFKF_SID_RWY23_CONV_INSTR_01	23 FEB 2023	AD_2_LFLG_DATA_RWY215_RNP_FASDB	24 FEB 2022
AD_2_LFKF_SID_RWY23_CONV_INSTR_01	25 FEB 2021	ILE D'YEU	
AD_2_LFKF_DATA_SID_RWY23_RNAV_OMNI_CODE_01	23 FEB 2023	AD-2.LFEY-1	15 JUN 2023
AD_2_LFKF_SID_RWY23_RNAV_OMNI	23 FEB 2023	AD-2.LFEY-2	20 FEB 2025
AD_2_LFKF_ADC_01	16 MAY 2024	AD-2.LFEY-3	15 JUN 2023
AD_2_LFKF_DATA_01	23 JAN 2025	AD-2.LFEY-4	20 FEB 2025
AD_2_LFKF_APDC_01	08 SEP 2022	AD-2.LFEY-5	20 FEB 2025
AD_2_LFKF_IAC_RWY05_RNP	23 JAN 2025	AD_2_LFEY_ADC_01	06 OCT 2022
AD_2_LFKF_DATA_RWY05_RNP_CODE	16 MAY 2024	AD_2_LFEY_DATA_01	07 OCT 2021
AD_2_LFKF_IAC_RWY05_VOR	16 MAY 2024	AD_2_LFEY_IAC_RWY14_RNP	07 OCT 2021
AD_2_LFKF_IAC_RWY23_RNP_Y	19 MAY 2022	AD_2_LFEY_DATA_RWY14_RNP_CODE	07 OCT 2021
AD_2_LFKF_DATA_RWY23_RNP_Y_CODE	19 MAY 2022	AD_2_LFEY_DATA_RWY14_RNP_FASDB	28 JAN 2021
AD_2_LFKF_IAC_RWY23_RNP_Z	19 MAY 2022	AD_2_LFEY_IAC_RWY32_RNP	07 OCT 2021
AD_2_LFKF_DATA_RWY23_RNP_Z_CODE	19 MAY 2022	AD_2_LFEY_DATA_RWY32_RNP_CODE	07 OCT 2021
AD_2_LFKF_DATA_RWY23_RNP_Z_FASDB	19 MAY 2022	AD_2_LFEY_DATA_RWY32_RNP_FASDB	28 JAN 2021
AD_2_LFKF_IAC_RWY23_ILS	23 JAN 2025	LA MOLE	
FONTENAY LE COMTE		AD-2.LFTZ-1	05 SEP 2024
AD-2.LFFK-1	18 MAY 2023	AD-2.LFTZ-2	20 FEB 2025
AD-2.LFFK-2	20 FEB 2025	AD-2.LFTZ-3	20 FEB 2025
AD-2.LFFK-3	20 FEB 2025	AD-2.LFTZ-4	05 SEP 2024
AD-2.LFFK-4	20 FEB 2025	AD-2.LFTZ-5	17 APR 2025
AD_2_LFFK_ADC_01	18 MAY 2023	AD-2.LFTZ-6	17 APR 2025
AD_2_LFFK_DATA_01	03 DEC 2020	AD-2.LFTZ-7	17 APR 2025
AD_2_LFFK_IAC_RWY26_RNP_A	18 MAY 2023	AD-2.LFTZ-8	17 APR 2025
AD_2_LFFK_DATA_RWY26_RNP_A_CODE	03 DEC 2020	AD_2_LFTZ_AOC_RWY06	04 NOV 2021
GRAY SAINT ADRIEN		AD_2_LFTZ_AOC_RWY24	04 NOV 2021
AD-2.LFEV-1	20 FEB 2025	AD_2_LFTZ_DATA_STAR_NESE_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	05 SEP 2024
AD-2.LFEV-2	20 FEB 2025	AD_2_LFTZ_STAR_NESE_RWY_ALL_RNAV_CONV	05 SEP 2024
AD-2.LFEV-3	20 FEB 2025	AD_2_LFTZ_DATA_STAR_WEST_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	23 JAN 2025
AD-2.LFEV-4	20 FEB 2025	AD_2_LFTZ_STAR_WEST_RWY_ALL_RNAV_CONV	17 APR 2025
AD-2.LFEV-5	20 FEB 2025	AD_2_LFTZ_SID_RWY06_CONV	05 SEP 2024
AD_2_LFEV_ADC_01	20 FEB 2025	AD_2_LFTZ_SID_RWY06_CONV_INSTR_01	20 MAY 2021
AD_2_LFEV_DATA_01	15 AUG 2019	AD_2_LFTZ_SID_RWY06_CONV_INSTR_02	20 MAY 2021
AD_2_LFEV_IAC_RWY07_RNP_A	16 JUN 2022	AD_2_LFTZ_ADC_01	05 SEP 2024
AD_2_LFEV_DATA_RWY07_RNP_A_CODE	05 DEC 2019	AD_2_LFTZ_DATA_01	25 MAR 2021
GRENOBLE ALPES ISERE		AD_2_LFTZ_IAC_RWY24_INA_CONV_INLOV_VOR_A	05 SEP 2024
AD-2.LFLS-1	20 MAR 2025	AD_2_LFTZ_IAC_RWY24_INA_CONV_NEKIP_VOR_A	05 SEP 2024
AD-2.LFLS-2	20 MAR 2025	AD_2_LFTZ_IAC_RWY24_FNA_VOR_A	05 SEP 2024
AD-2.LFLS-3	20 MAR 2025	LA ROCHE SUR YON LES AJONCS	
AD-2.LFLS-4	07 SEP 2023	AD-2.LFRI-1	25 JAN 2024
AD-2.LFLS-5	20 MAR 2025	AD-2.LFRI-2	20 FEB 2025
AD-2.LFLS-6	20 MAR 2025	AD-2.LFRI-3	25 JAN 2024
AD-2.LFLS-7	20 MAR 2025	AD-2.LFRI-4	20 FEB 2025
AD-2.LFLS-8	20 MAR 2025	AD-2.LFRI-5	20 FEB 2025
AD_2_LFLS_MIA_TEXT_01	15 JUN 2023	AD-2.LFRI-6	20 FEB 2025
AD_2_LFLS_MIA_TEXT_02	27 FEB 2020	AD_2_LFRI_ADC_01	03 OCT 2024
AD_2_LFLS_AOC_RWY09-27	20 MAR 2025	AD_2_LFRI_DATA_01	16 JUN 2022
AD_2_LFLS_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	18 APR 2024	AD_2_LFRI_APDC_01	25 JAN 2024
AD_2_LFLS_STAR_RWY_ALL_RNAV	18 APR 2024	AD_2_LFRI_IAC_RWY10_RNP	03 OCT 2024
AD_2_LFLS_DATA_SID_RWY09_RNAV_CODE_01	18 APR 2024	AD_2_LFRI_DATA_RWY10_RNP_CODE	15 JUL 2021
AD_2_LFLS_SID_RWY09_RNAV	18 APR 2024	AD_2_LFRI_DATA_RWY10_RNP_FASDB	15 JUL 2021
AD_2_LFLS_SID_RWY09_RNAV_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFRI_IAC_RWY28_RNP	03 OCT 2024
AD_2_LFLS_DATA_SID_RWY27_RNAV_CODE_01	18 APR 2024	AD_2_LFRI_DATA_RWY28_RNP_CODE	29 DEC 2022
AD_2_LFLS_SID_RWY27_RNAV	18 APR 2024	AD_2_LFRI_DATA_RWY28_RNP_FASDB	23 APR 2020
AD_2_LFLS_SID_RWY27_RNAV_INSTR_01	18 APR 2024	LA ROCHELLE ILE DE RE	
AD_2_LFLS_SID_RWY27_RNAV_INSTR_02	20 MAR 2025	AD-2.LFBH-1	20 MAR 2025
AD_2_LFLS_ADC_01	20 MAR 2025	AD-2.LFBH-2	05 SEP 2024
AD_2_LFLS_DATA_01	18 APR 2024	AD-2.LFBH-3	20 FEB 2025
AD_2_LFLS_APDC_01	18 APR 2024	AD-2.LFBH-4	20 FEB 2025
AD_2_LFLS_IAC_RWY_ALL_INA	18 APR 2024	AD-2.LFBH-5	18 APR 2024

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD-2.LFBH-6	28 DEC 2023	AD_2_LFOH_IAC_RWY22_RNP	18 APR 2024
AD-2.LFBH-7	28 DEC 2023	AD_2_LFOH_DATA_RWY22_RNP_CODE	28 JAN 2021
AD_2_LFBH_TEXT_01	18 NOV 2010	AD_2_LFOH_DATA_RWY22_RNP_FASDB	02 JAN 2020
AD_2_LFBH_AOC_RWY09-27	05 SEP 2024	LE MANS ARNAGE	
AD_2_LFBH_ARC_01	17 APR 2025	AD-2.LFRM-1	20 MAR 2025
AD_2_LFBH_AMSR_01	05 SEP 2024	AD-2.LFRM-2	20 FEB 2025
AD_2_LFBH_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	05 SEP 2024	AD-2.LFRM-3	23 MAR 2023
AD_2_LFBH_STAR_RWY_ALL_RNAV	05 SEP 2024	AD-2.LFRM-4	20 MAR 2025
AD_2_LFBH_STAR_RWY_ALL_CONV	05 SEP 2024	AD-2.LFRM-5	20 MAR 2025
AD_2_LFBH_DATA_SID_RWY_ALL_RNAV_CODE	05 SEP 2024	AD-2.LFRM-6	20 FEB 2025
AD_2_LFBH_SID_RWY_ALL_RNAV	05 SEP 2024	AD_2_LFRM_ADC_01	28 NOV 2024
AD_2_LFBH_SID_RWY09_RNAV_INSTR_01	05 SEP 2024	AD_2_LFRM_DATA_01	15 JUN 2023
AD_2_LFBH_SID_RWY27_RNAV_INSTR_01	05 SEP 2024	AD_2_LFRM_IAC_RWY02_RNP	28 NOV 2024
AD_2_LFBH_ADC_01	17 APR 2025	AD_2_LFRM_DATA_RWY02_RNP_CODE	15 JUN 2023
AD_2_LFBH_DATA_01	28 DEC 2023	AD_2_LFRM_DATA_RWY02_RNP_FASDB	23 APR 2020
AD_2_LFBH_APDC_01	28 DEC 2023	AD_2_LFRM_IAC_RWY20_RNP	28 NOV 2024
AD_2_LFBH_IAC_RWY09_RNP	05 SEP 2024	AD_2_LFRM_DATA_RWY20_RNP_CODE	15 JUN 2023
AD_2_LFBH_DATA_RWY09_RNP_CODE	05 SEP 2024	LE PUY LOUDES	
AD_2_LFBH_DATA_RWY09_RNP_FASDB	05 SEP 2024	AD-2.LFHP-1	20 MAR 2025
AD_2_LFBH_IAC_RWY27_RNP	05 SEP 2024	AD-2.LFHP-2	20 FEB 2025
AD_2_LFBH_DATA_RWY27_RNP_CODE	05 SEP 2024	AD-2.LFHP-3	23 MAR 2023
AD_2_LFBH_DATA_RWY27_RNP_FASDB	05 NOV 2020	AD-2.LFHP-4	20 MAR 2025
AD_2_LFBH_IAC_RWY27_ILS_LOC_NDB_Z	05 SEP 2024	AD-2.LFHP-5	20 MAR 2025
AD_2_LFBH_IAC_RWY27_NDB_Y	05 SEP 2024	AD-2.LFHP-6	20 MAR 2025
LANNION		AD_2_LFHP_ADC_01	05 SEP 2024
AD-2.LFRO-1	20 MAR 2025	AD_2_LFHP_APDC_01	05 SEP 2024
AD-2.LFRO-2	20 FEB 2025	AD_2_LFHP_DATA_01	10 OCT 2019
AD-2.LFRO-3	28 NOV 2024	AD_2_LFHP_IAC_RWY15_RNP	05 SEP 2024
AD-2.LFRO-4	20 MAR 2025	AD_2_LFHP_DATA_RWY15_RNP_CODE	05 SEP 2024
AD-2.LFRO-5	20 MAR 2025	AD_2_LFHP_DATA_RWY15_RNP_FASDB	10 OCT 2019
AD_2_LFRO_AOC_RWY11-29	23 FEB 2023	AD_2_LFHP_IAC_RWY15_VPT	20 MAR 2025
AD_2_LFRO_ADC_01	28 NOV 2024	AD_2_LFHP_IAC_RWY33_RNP	05 SEP 2024
AD_2_LFRO_DATA_01	18 MAY 2023	AD_2_LFHP_IAC_RWY33_RNP_MINIMA	05 SEP 2024
AD_2_LFRO_IAC_RWY29_RNP	28 NOV 2024	AD_2_LFHP_DATA_RWY33_RNP_CODE	05 SEP 2024
AD_2_LFRO_DATA_RWY29_RNP_CODE	18 MAY 2023	AD_2_LFHP_DATA_RWY33_RNP_FASDB	10 OCT 2019
AD_2_LFRO_DATA_RWY29_RNP_FASDB	13 AUG 2020	LE TOUQUET COTE D'OPALE	
LAVAL ENTRAMMES		AD-2.LFAT-1	20 FEB 2025
AD-2.LFOV-1	23 JAN 2025	AD-2.LFAT-2	20 FEB 2025
AD-2.LFOV-2	20 FEB 2025	AD-2.LFAT-3	14 SEP 2017
AD-2.LFOV-3	23 JAN 2025	AD-2.LFAT-4	20 FEB 2025
AD-2.LFOV-4	20 FEB 2025	AD-2.LFAT-5	20 FEB 2025
AD-2.LFOV-5	20 FEB 2025	AD_2_LFAT_SID_RWY13_CONV	11 JUL 2024
AD_2_LFOV_ADC_01	23 JAN 2025	AD_2_LFAT_SID_RWY31_CONV	11 JUL 2024
AD_2_LFOV_DATA_01	26 JAN 2023	AD_2_LFAT_ADC_01	11 JUL 2024
AD_2_LFOV_IAC_RWY14_RNP	23 JAN 2025	AD_2_LFAT_DATA_01	11 JUL 2024
AD_2_LFOV_DATA_RWY14_RNP_CODE	26 JAN 2023	AD_2_LFAT_IAC_RWY13_RNP	11 JUL 2024
AD_2_LFOV_DATA_RWY14_RNP_FASDB	26 JAN 2023	AD_2_LFAT_DATA_RWY13_RNP_CODE	11 JUL 2024
AD_2_LFOV_IAC_RWY32_RNP	23 JAN 2025	AD_2_LFAT_DATA_RWY13_RNP_FASDB	11 JUL 2024
AD_2_LFOV_DATA_RWY32_RNP_CODE	26 JAN 2023	AD_2_LFAT_DATA_RWY13_ILS_LOC_CODE	11 JUL 2024
AD_2_LFOV_DATA_RWY32_RNP_FASDB	26 JAN 2023	AD_2_LFAT_IAC_RWY13_ILS_LOC	11 JUL 2024
LE CASTELLET		AD_2_LFAT_IAC_RWY31_RNP	11 JUL 2024
AD-2.LFMQ-1	20 MAR 2025	AD_2_LFAT_DATA_RWY31_RNP_CODE	11 JUL 2024
AD-2.LFMQ-2	20 FEB 2025	AD_2_LFAT_DATA_RWY31_RNP_FASDB	11 JUL 2024
AD-2.LFMQ-3	20 FEB 2025	LILLE LESQUIN	
AD-2.LFMQ-4	20 FEB 2025	AD-2.LFQQ-1	20 MAR 2025
AD-2.LFMQ-5	20 FEB 2025	AD-2.LFQQ-2	05 SEP 2024
AD-2.LFMQ-6	20 FEB 2025	AD-2.LFQQ-3	20 FEB 2025
AD_2_LFMQ_AOC_RWY12-30	19 MAY 2022	AD-2.LFQQ-4	05 OCT 2023
AD_2_LFMQ_STAR_RWY_ALL_RNAV_NORTH_LFML_RWY13	03 OCT 2024	AD-2.LFQQ-5	20 FEB 2025
AD_2_LFMQ_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_NORTH_LFML_RWY_13_CODE_01	05 NOV 2020	AD-2.LFQQ-6	05 SEP 2024
AD_2_LFMQ_STAR_RWY_ALL_RNAV_NORTH_LFML_RWY31	03 OCT 2024	AD-2.LFQQ-7	18 APR 2024
AD_2_LFMQ_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_NORTH_LFML_RWY_31_CODE_01	05 NOV 2020	AD-2.LFQQ-8	18 APR 2024
AD_2_LFMQ_STAR_RWY_ALL_RNAV_SOUTH	03 OCT 2024	AD-2.LFQQ-9	05 OCT 2023
AD_2_LFMQ_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_SOUTH_CODE_01	17 JUN 2021	AD-2.LFQQ-10	05 OCT 2023
AD_2_LFMQ_SID_RWY12_RNAV	03 OCT 2024	AD-2.LFQQ-11	22 FEB 2024
AD_2_LFMQ_DATA_SID_RWY12_RNAV_CODE_01	05 NOV 2020	AD-2.LFQQ-12	22 FEB 2024
AD_2_LFMQ_SID_RWY12_RNAV_INSTR_01	05 NOV 2020	AD-2.LFQQ-13	30 NOV 2023
AD_2_LFMQ_SID_RWY30_RNAV	03 OCT 2024	AD-2.LFQQ-14	11 JUL 2024
AD_2_LFMQ_DATA_SID_RWY30_RNAV_CODE_01	05 NOV 2020	AD_2_LFQQ_TEXT_01	11 JUL 2024
AD_2_LFMQ_SID_RWY30_RNAV_INSTR_01	05 NOV 2020	AD_2_LFQQ_TEXT_02	14 SEP 2017
AD_2_LFMQ_ADC_01	15 JUN 2023	AD_2_LFQQ_TEXT_03	03 MAR 2016
AD_2_LFMQ_DATA_01	05 NOV 2020	AD_2_LFQQ_MIA_TEXT_01	08 SEP 2022
AD_2_LFMQ_IAC_RWY12_RNP_C	03 OCT 2024	AD_2_LFQQ_MIA_TEXT_02	08 SEP 2022
AD_2_LFMQ_DATA_RWY12_RNP_C_CODE	05 NOV 2020	AD_2_LFQQ_AOC_RWY08-26	16 JUN 2022
AD_2_LFMQ_IAC_RWY12_VPT	03 OCT 2024	AD_2_LFQQ_PATC_RWY26	16 JUN 2022
AD_2_LFMQ_IAC_RWY30_RNP	03 OCT 2024	AD_2_LFQQ_ARC_01	23 JAN 2025
AD_2_LFMQ_DATA_RWY30_RNP_CODE	28 JAN 2021	AD_2_LFQQ_MVA_01	23 JAN 2025
LE HAVRE OCTEVILLE		AD_2_LFQQ_STAR_RWY_ALL_CONV	05 SEP 2024
AD-2.LFOH-1	23 JAN 2025	AD_2_LFQQ_STAR_RWY08_RNAV	05 SEP 2024
AD-2.LFOH-2	20 FEB 2025	AD_2_LFQQ_DATA_STAR_RWY08_RNAV_CODE_01	22 FEB 2024
AD-2.LFOH-3	23 JAN 2025	AD_2_LFQQ_STAR_RWY26_RNAV	05 SEP 2024
AD-2.LFOH-4	20 FEB 2025	AD_2_LFQQ_DATA_STAR_RWY26_RNAV_CODE_01	22 FEB 2024
AD-2.LFOH-5	20 FEB 2025	AD_2_LFQQ_SID_RWY08_RNAV	05 SEP 2024
AD-2.LFOH-6	18 APR 2024	AD_2_LFQQ_DATA_SID_RWY08_RNAV_CODE_01	22 FEB 2024
AD_2_LFOH_AOC_RWY04-22	23 JAN 2025	AD_2_LFQQ_SID_RWY08_RNAV_INSTR_01	16 JUN 2022
AD_2_LFOH_ADC_01	23 JAN 2025	AD_2_LFQQ_SID_RWY08_CONV	05 SEP 2024
AD_2_LFOH_DATA_01	25 JAN 2024	AD_2_LFQQ_SID_RWY08_CONV_INSTR_01	05 SEP 2024
AD_2_LFOH_IAC_RWY04_RNP	23 JAN 2025	AD_2_LFQQ_SID_RWY26_RNAV	05 SEP 2024
AD_2_LFOH_DATA_RWY04_RNP_CODE	28 JAN 2021	AD_2_LFQQ_DATA_SID_RWY26_RNAV_CODE_01	22 FEB 2024
AD_2_LFOH_DATA_RWY04_RNP_FASDB	12 SEP 2019	AD_2_LFQQ_SID_RWY26_RNAV_INSTR_01	16 JUN 2022

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFQQ_SID_RWY26_RNAV_INSTR_02	16 JUN 2022	AD_2_LFLY_IAC_RWY16_INA_RNAV	03 OCT 2024
AD_2_LFQQ_SID_RWY26_CONV	05 SEP 2024	AD_2_LFLY_IAC_RWY34_FNA_RNP	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_SID_RWY26_CONV_INSTR_01	05 SEP 2024	AD_2_LFLY_DATA_RWY34_RNP_CODE	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_SID_RWY26_CONV_INSTR_02	16 JUN 2022	AD_2_LFLY_DATA_RWY34_RNP_FASDB	27 FEB 2020
AD_2_LFQQ_SID_RWY08-26_RNAV_INI	22 FEB 2024	AD_2_LFLY_IAC_RWY34_INA_RNAV	03 OCT 2024
AD_2_LFQQ_SID_RWY08-26_CONV_INI	05 SEP 2024	LYON SAINT EXUPERY	
AD_2_LFQQ_ADC_01	22 FEB 2024	AD-2.LFLL-1	30 DEC 2021
AD_2_LFQQ_DATA_01	05 SEP 2024	AD-2.LFLL-2	18 APR 2024
AD_2_LFQQ_APDC_01	08 NOV 2018	AD-2.LFLL-3	20 FEB 2025
AD_2_LFQQ_APDC_02	08 SEP 2022	AD-2.LFLL-4	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_APDC_03	23 MAY 2019	AD-2.LFLL-5	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_APDC_04	08 NOV 2018	AD-2.LFLL-6	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_IAC_RWY08_RNP_Y	22 FEB 2024	AD-2.LFLL-7	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_DATA_RWY08_RNP_Y_CODE	22 FEB 2024	AD-2.LFLL-8	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_DATA_RWY08_RNP_Z_FASDB	10 SEP 2020	AD-2.LFLL-9	03 OCT 2024
AD_2_LFQQ_IAC_RWY08_RNP_Z	22 FEB 2024	AD-2.LFLL-10	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_DATA_RWY08_RNP_Z_CODE	22 FEB 2024	AD-2.LFLL-11	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_DATA_RWY08_RNP_Z_FASDB	10 SEP 2020	AD-2.LFLL-12	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_IAC_RWY08_VOR_Y	22 FEB 2024	AD-2.LFLL-13	30 NOV 2023
AD_2_LFQQ_IAC_RWY08_VOR_Z	22 FEB 2024	AD-2.LFLL-14	30 NOV 2023
AD_2_LFQQ_IAC_RWY08_VPT	22 FEB 2024	AD-2.LFLL-15	30 NOV 2023
AD_2_LFQQ_IAC_RWY26_FNA_RNP	22 FEB 2024	AD-2.LFLL-16	03 OCT 2024
AD_2_LFQQ_DATA_RWY26_FNA_RNP_CODE	11 JUL 2024	AD-2.LFLL-17	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_DATA_RWY26_FNA_RNP_FASDB	10 SEP 2020	AD-2.LFLL-18	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_DATA_RWY26_INA_RNAV_ILS_Z_CODE	22 FEB 2024	AD-2.LFLL-19	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_IAC_RWY26_INA_RNAV_ILS_Z	22 FEB 2024	AD-2.LFLL-20	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_IAC_RWY26_FNA_ILS_Z_CAT123_LOC_Z	22 FEB 2024	AD-2.LFLL-21	03 OCT 2024
AD_2_LFQQ_IAC_RWY26_ILS_Y_CAT123_LOC_Y	22 FEB 2024	AD-2.LFLL-22	20 MAR 2025
AD_2_LFQQ_IAC_RWY26_VOR	22 FEB 2024	AD_2_LFLL_ATS_01	03 OCT 2024
LIMOGES BELLEGARDE		AD_2_LFLL_MIA_TEXT_01	10 SEP 2020
AD-2.LFBL-1	25 JAN 2024	AD_2_LFLL_MIA_TEXT_02	20 MAR 2025
AD-2.LFBL-2	25 JAN 2024	AD_2_LFLL_MIA_TEXT_03	20 MAR 2025
AD-2.LFBL-3	20 FEB 2025	AD_2_LFLL_MIA_TEXT_04	03 OCT 2024
AD-2.LFBL-4	20 FEB 2025	AD_2_LFLL_COM_01	03 OCT 2024
AD-2.LFBL-5	20 FEB 2025	AD_2_LFLL_AOC_RWY17L-35R	20 MAR 2025
AD-2.LFBL-6	20 FEB 2025	AD_2_LFLL_AOC_RWY17R-35L	20 MAR 2025
AD-2.LFBL-7	20 FEB 2025	AD_2_LFLL_PATC_RWY35L	03 OCT 2024
AD-2.LFBL-8	20 FEB 2025	AD_2_LFLL_PATC_RWY35R	03 OCT 2024
AD-2.LFBL-9	20 FEB 2025	AD_2_LFLL_AMSR_01	03 OCT 2024
AD_2_LFBL_TEXT_01	28 MAY 2015	AD_2_LFLL_DATA_STAR_RWY17L-17R_RNAV_CODE_01	03 OCT 2024
AD_2_LFBL_AOC_RWY03-21	18 APR 2024	AD_2_LFLL_STAR_RWY17L-17R_RNAV	03 OCT 2024
AD_2_LFBL_PATC_RWY21	18 APR 2024	AD_2_LFLL_DATA_STAR_RWY35L-35R_RNAV_CODE_01	03 OCT 2024
AD_2_LFBL_AMSR_01	18 APR 2024	AD_2_LFLL_STAR_RWY35L-35R_RNAV	03 OCT 2024
AD_2_LFBL_STAR_RWY03_RNAV	18 APR 2024	AD_2_LFLL_SID_RWY17L-17R_RNAV_INI	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_DATA_STAR_RWY03_RNAV_CODE_01	20 APR 2023	AD_2_LFLL_DATA_SID_RWY17L_RNAV_CODE_01	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_STAR_RWY21_RNAV	18 APR 2024	AD_2_LFLL_DATA_SID_RWY17L_RNAV_CODE_02	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_DATA_STAR_RWY21_RNAV_CODE_01	20 APR 2023	AD_2_LFLL_DATA_SID_RWY17R_RNAV_CODE_01	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_SID_RWY_ALL_RNAV	18 APR 2024	AD_2_LFLL_DATA_SID_RWY17R_RNAV_CODE_02	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_DATA_SID_RWY03_RNAV_CODE_01	01 DEC 2022	AD_2_LFLL_SID_RWY17L-17R_RNAV	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_SID_RWY03_RNAV_INSTR_01	18 APR 2024	AD_2_LFLL_SID_RWY17L-17R_RNAV_INSTR_01	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_DATA_SID_RWY21_RNAV_CODE_01	01 DEC 2022	AD_2_LFLL_SID_RWY17L-17R_RNAV_INSTR_02	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_SID_RWY21_RNAV_INSTR_01	18 APR 2024	AD_2_LFLL_SID_RWY35L-35R_RNAV_INI	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_ADC_01	25 JAN 2024	AD_2_LFLL_DATA_SID_RWY35L_RNAV_CODE_01	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_DATA_01	18 APR 2024	AD_2_LFLL_DATA_SID_RWY35L_RNAV_CODE_02	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_APDC_01	25 JAN 2024	AD_2_LFLL_DATA_SID_RWY35R_RNAV_CODE_01	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_GMC_01	25 JAN 2024	AD_2_LFLL_DATA_SID_RWY35R_RNAV_CODE_02	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_IAC_RWY03_RNP	18 APR 2024	AD_2_LFLL_SID_RWY35L-35R_RNAV	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_IAC_RWY03_RNP_MINIMA	18 APR 2024	AD_2_LFLL_SID_RWY35L-35R_RNAV_INSTR_01	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_DATA_RWY03_RNP_CODE	18 APR 2024	AD_2_LFLL_SID_RWY35L-35R_RNAV_INSTR_02	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_DATA_RWY03_RNP_FASDB	01 DEC 2022	AD_2_LFLL_ADC_01	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_IAC_RWY21_RNP	18 APR 2024	AD_2_LFLL_DATA_01	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_DATA_RWY21_RNP_CODE	18 APR 2024	AD_2_LFLL_DATA_02	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_DATA_RWY21_RNP_FASDB	01 DEC 2022	AD_2_LFLL_DATA_03	20 MAR 2025
AD_2_LFBL_IAC_RWY21_ILS_LOC	18 APR 2024	AD_2_LFLL_APDC_01	20 MAR 2025
LYON BRON		AD_2_LFLL_APDC_02	20 APR 2023
AD-2.LFLY-1	20 MAR 2025	AD_2_LFLL_GMC_01	18 APR 2024
AD-2.LFLY-2	20 MAR 2025	AD_2_LFLL_GMC_02	03 OCT 2024
AD-2.LFLY-3	20 FEB 2025	AD_2_LFLL_GMC_03	20 MAR 2025
AD-2.LFLY-4	20 MAR 2025	AD_2_LFLL_GMC_04	20 MAR 2025
AD-2.LFLY-5	20 MAR 2025	AD_2_LFLL_IAC_RWY17L_17R_INA_RNAV	20 MAR 2025
AD-2.LFLY-6	20 FEB 2025	AD_2_LFLL_DATA_RWY17L_INA_RNAV_CODE	03 OCT 2024
AD-2.LFLY-7	20 FEB 2025	AD_2_LFLL_DATA_RWY17R_INA_RNAV_CODE	03 OCT 2024
AD-2.LFLY-8	20 MAR 2025	AD_2_LFLL_IAC_RWY17L_FNA_RNP	20 MAR 2025
AD-2.LFLY-9	20 MAR 2025	AD_2_LFLL_DATA_RWY17L_FNA_RNP_CODE	20 MAR 2025
AD-2.LFLY-10	20 MAR 2025	AD_2_LFLL_DATA_RWY17L_FNA_RNP_FASDB	10 AUG 2023
AD-2.LFLY-11	20 MAR 2025	AD_2_LFLL_IAC_RWY17L_FNA_ILS_LOC	03 OCT 2024
AD_2_LFLY_DATA_SID_RWY_16_RNAV_CODE_01	03 OCT 2024	AD_2_LFLL_IAC_RWY17R_FNA_RNP	20 MAR 2025
AD_2_LFLY_SID_RWY16_RNAV	03 OCT 2024	AD_2_LFLL_DATA_RWY17R_FNA_RNP_CODE	20 MAR 2025
AD_2_LFLY_SID_RWY16_RNAV_INSTR_01	03 OCT 2024	AD_2_LFLL_DATA_RWY17R_FNA_RNP_FASDB	10 AUG 2023
AD_2_LFLY_DATA_SID_RWY_34_RNAV_CODE_01	03 OCT 2024	AD_2_LFLL_IAC_RWY17R_FNA_VOR	03 OCT 2024
AD_2_LFLY_SID_RWY34_RNAV	03 OCT 2024	AD_2_LFLL_IAC_RWY35L_35R_INA_RNAV	20 MAR 2025
AD_2_LFLY_SID_RWY34_RNAV_INSTR_01	03 OCT 2024	AD_2_LFLL_DATA_RWY35L_INA_RNAV_CODE	03 OCT 2024
AD_2_LFLY_ADC_01	20 MAR 2025	AD_2_LFLL_DATA_RWY35R_INA_RNAV_CODE	03 OCT 2024
AD_2_LFLY_DATA_01	20 MAR 2025	AD_2_LFLL_IAC_RWY35L_FNA_RNP	20 MAR 2025
AD_2_LFLY_APDC_01	20 MAR 2025	AD_2_LFLL_DATA_RWY35L_FNA_RNP_CODE	20 MAR 2025
AD_2_LFLY_APDC_02	20 MAR 2025	AD_2_LFLL_DATA_RWY35L_FNA_RNP_FASDB	10 AUG 2023
AD_2_LFLY_GMC_01	03 MAR 2016	AD_2_LFLL_IAC_RWY35L_FNA_ILS_CAT123_LOC	03 OCT 2024
AD_2_LFLY_IAC_RWY16_FNA_RNP	03 OCT 2024	AD_2_LFLL_IAC_RWY35L_FNA_VOR	03 OCT 2024
AD_2_LFLY_DATA_RWY16_RNP_CODE	03 OCT 2024	AD_2_LFLL_IAC_RWY35R_FNA_RNP	20 MAR 2025
AD_2_LFLY_DATA_RWY16_RNP_FASDB	27 FEB 2020	AD_2_LFLL_DATA_RWY35R_FNA_RNP_CODE	03 OCT 2024

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFLL_DATA_RWY35R_FNA_RNP_FASDB	10 AUG 2023	AD_2_LFML_IAC_RWY31_INA_RNAV_SUD	13 JUN 2024
AD_2_LFLL_IAC_RWY35R_FNA_ILS_CAT123_LOC	03 OCT 2024	AD_2_LFML_DATA_RWY31_INA_RNAV_SUD_CODE	20 MAR 2025
AD_2_LFLL_IAC_RWY35R_FNA_VOR	03 OCT 2024	AD_2_LFML_IAC_RWY31L_FNA_RNP_Z	13 JUN 2024
MARSEILLE PROVENCE		AD_2_LFML_DATA_RWY31L_FNA_RNP_Z_CODE	13 JUN 2024
AD-2.LFML-1	13 JUL 2023	AD_2_LFML_IAC_RWY31L_VPT	13 JUL 2023
AD-2.LFML-2	13 JUN 2024	AD_2_LFML_IAC_RWY31R_FNA_RNP_Y	20 MAR 2025
AD-2.LFML-3	20 MAR 2025	AD_2_LFML_DATA_RWY31R_FNA_RNP_Y_CODE	13 JUN 2024
AD-2.LFML-4	13 JUN 2024	AD_2_LFML_DATA_RWY31R_FNA_RNP_Y_FASDB	13 JUN 2024
AD-2.LFML-5	13 JUN 2024	AD_2_LFML_IAC_RWY31R_FNA_RNP_Z	13 JUN 2024
AD-2.LFML-6	13 JUN 2024	AD_2_LFML_DATA_RWY31R_FNA_RNP_Z_CODE	13 JUN 2024
AD-2.LFML-7	20 MAR 2025	AD_2_LFML_IAC_RWY31R_FNA_ILS_Z_LOC_Z	13 JUN 2024
AD-2.LFML-8	20 MAR 2025	MELUN VILLAROCHE	
AD-2.LFML-9	13 JUN 2024	AD-2.LFPM-1	20 MAR 2025
AD-2.LFML-10	30 NOV 2023	AD-2.LFPM-2	20 FEB 2025
AD-2.LFML-11	13 JUN 2024	AD-2.LFPM-3	20 MAR 2025
AD-2.LFML-12	17 APR 2025	AD-2.LFPM-4	20 MAR 2025
AD-2.LFML-13	13 JUN 2024	AD-2.LFPM-5	20 MAR 2025
AD-2.LFML-14	17 APR 2025	AD-2.LFPM-6	20 MAR 2025
AD-2.LFML-15	17 APR 2025	AD-2.LFPM-7	20 MAR 2025
AD-2.LFML-16	30 NOV 2023	AD_2_LFPM_ARC_01	03 OCT 2024
AD-2.LFML-17	13 JUN 2024	AD_2_LFPM_AMG_01	20 MAR 2025
AD-2.LFML-18	13 JUN 2024	AD_2_LFPM_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE	20 MAR 2025
AD-2.LFML-19	13 JUN 2024	AD_2_LFPM_STAR_RWY_ALL_RNAV	03 OCT 2024
AD-2.LFML-20	17 APR 2025	AD_2_LFPM_SID_RWY10_CONV	21 APR 2022
AD-2.LFML-21	13 JUN 2024	AD_2_LFPM_SID_RWY10_CONV_INSTR_01	10 DEC 2015
AD-2.LFML-22	13 JUN 2024	AD_2_LFPM_SID_RWY28_CONV	21 APR 2022
AD-2.LFML-23	13 JUN 2024	AD_2_LFPM_SID_RWY28_CONV_INSTR_01	02 MAR 2017
AD_2_LFML_COM_01	20 APR 2023	AD_2_LFPM_SID_RWY28_CONV_INSTR_02	10 DEC 2015
AD_2_LFML_AOC_RWY13L-31R	13 JUN 2024	AD_2_LFPM_ADC_01	03 OCT 2024
AD_2_LFML_AOC_RWY13R-31L	25 FEB 2021	AD_2_LFPM_DATA_01	03 OCT 2024
AD_2_LFML_PATC_RWY13L	25 FEB 2021	AD_2_LFPM_APDC_01	21 APR 2022
AD_2_LFML_ENV_01	16 JUN 2022	AD_2_LFPM_IAC_RWY28_INA_RNAV	20 MAR 2025
AD_2_LFML_ARC_01	17 APR 2025	AD_2_LFPM_DATA_RWY28_INA_RNAV_CODE	03 OCT 2024
AD_2_LFML_AMSR_01	17 APR 2025	AD_2_LFPM_IAC_RWY28_FNA_RNP_Z	15 JUN 2023
AD_2_LFML_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_SUD_CODE_01	25 FEB 2021	AD_2_LFPM_DATA_RWY28_FNA_RNP_Z_CODE	10 SEP 2020
AD_2_LFML_STAR_RWY_ALL_RNAV_SUD	13 JUN 2024	AD_2_LFPM_DATA_RWY28_FNA_RNP_Z_FASDB	10 SEP 2020
AD_2_LFML_DATA_STAR_RWY13_RNAV_NORD_CODE_01	25 FEB 2021	MENDE BRENOUX	
AD_2_LFML_STAR_RWY13_RNAV_NORD	13 JUN 2024	AD-2.LFNB-1	20 MAR 2025
AD_2_LFML_DATA_STAR_RWY31_RNAV_NORD_CODE_01	25 FEB 2021	AD-2.LFNB-2	20 FEB 2025
AD_2_LFML_STAR_RWY31_RNAV_NORD	13 JUN 2024	AD-2.LFNB-3	20 FEB 2025
AD_2_LFML_SID_RWY13_RNAV_NORD	20 MAR 2025	AD-2.LFNB-4	20 MAR 2025
AD_2_LFML_DATA_SID_RWY13_RNAV_NORD_CODE_01	25 FEB 2021	AD-2.LFNB-5	20 MAR 2025
AD_2_LFML_SID_RWY13_RNAV_NORD_INSTR_01	13 JUL 2023	AD-2.LFNB-6	20 FEB 2025
AD_2_LFML_SID_RWY13_RNAV_SUD_EST	20 MAR 2025	AD_2_LFNB_ADC_01	08 AUG 2024
AD_2_LFML_DATA_SID_RWY13_RNAV_SUD_EST_CODE_01	25 FEB 2021	AD_2_LFNB_DATA_01	04 JAN 2018
AD_2_LFML_SID_RWY13_RNAV_SUD_EST_INSTR_01	13 JUL 2023	AD_2_LFNB_IAC_RWY12_RNP	08 AUG 2024
AD_2_LFML_SID_RWY13_CONV_SUD_EST	20 MAR 2025	AD_2_LFNB_DATA_RWY12_RNP_CODE	28 JAN 2021
AD_2_LFML_SID_RWY13_CONV_SUD_EST_INSTR_01	13 JUL 2023	AD_2_LFNB_DATA_RWY12_RNP_FASDB	02 JAN 2020
AD_2_LFML_SID_RWY13_CONV_NORD	20 MAR 2025	MERVILLE CALONNE	
AD_2_LFML_SID_RWY13_CONV_NORD_INSTR_01	13 JUL 2023	AD-2.LFQT-1	20 MAR 2025
AD_2_LFML_SID_RWY31_RNAV_NORD	20 MAR 2025	AD-2.LFQT-2	20 FEB 2025
AD_2_LFML_DATA_SID_RWY31_RNAV_NORD_CODE_01	25 FEB 2021	AD-2.LFQT-3	20 FEB 2025
AD_2_LFML_SID_RWY31_RNAV_NORD_INSTR_01	25 FEB 2021	AD-2.LFQT-4	20 FEB 2025
AD_2_LFML_SID_RWY31_RNAV_SUD_EST	20 MAR 2025	AD-2.LFQT-5	20 FEB 2025
AD_2_LFML_DATA_SID_RWY31_RNAV_SUD_EST_CODE_01	20 MAR 2025	AD-2.LFQT-6	20 FEB 2025
AD_2_LFML_SID_RWY31_RNAV_SUD_EST_INSTR_01	08 SEP 2022	AD-2.LFQT-7	20 FEB 2025
AD_2_LFML_SID_RWY31_RNAV_SUD_EST_INSTR_02	25 FEB 2021	AD_2_LFQT_STAR_RWY_ALL_CONV	23 JAN 2025
AD_2_LFML_SID_RWY31_CONV_SUD_EST	20 MAR 2025	AD_2_LFQT_SID_RWY04-22_CONV	23 JAN 2025
AD_2_LFML_SID_RWY31_CONV_SUD_EST_INSTR_01	13 JUL 2023	AD_2_LFQT_SID_RWY04-22_CONV_INSTR_01	23 JAN 2025
AD_2_LFML_SID_RWY13_RNAV_INI_03	16 JUN 2022	AD_2_LFQT_ADC_01	07 SEP 2023
AD_2_LFML_SID_RWY13_CONV_INI	16 JUN 2022	AD_2_LFQT_DATA_01	23 JAN 2025
AD_2_LFML_SID_RWY31_RNAV_INI_01	16 JUN 2022	AD_2_LFQT_IAC_RWY04_RNP	23 JAN 2025
AD_2_LFML_SID_RWY31_RNAV_INI_02	20 MAR 2025	AD_2_LFQT_DATA_RWY04_RNP_CODE	23 JAN 2025
AD_2_LFML_SID_RWY31_CONV_INI	13 JUL 2023	AD_2_LFQT_DATA_RWY04_RNP_FASDB	10 SEP 2020
AD_2_LFML_ADC_01	20 MAR 2025	AD_2_LFQT_IAC_RWY04_NDB	07 SEP 2023
AD_2_LFML_DATA_01	20 MAR 2025	AD_2_LFQT_IAC_RWY04_VPT	07 SEP 2023
AD_2_LFML_DATA_02	20 MAR 2025	AD_2_LFQT_IAC_RWY22_RNP	23 JAN 2025
AD_2_LFML_DATA_03	20 MAR 2025	AD_2_LFQT_DATA_RWY22_RNP_CODE	23 JAN 2025
AD_2_LFML_APDC_01	13 JUN 2024	AD_2_LFQT_DATA_RWY22_RNP_FASDB	10 SEP 2020
AD_2_LFML_GMC_01	20 MAR 2025	AD_2_LFQT_IAC_RWY22_ILS_LOC	26 JAN 2023
AD_2_LFML_GMC_02	20 MAR 2025	AD_2_LFQT_IAC_RWY22_NDB_Y	26 JAN 2023
AD_2_LFML_GMC_03	20 MAR 2025	AD_2_LFQT_IAC_RWY22_NDB_Z	26 JAN 2023
AD_2_LFML_IAC_RWY13_INA_RNAV_NORD	20 MAR 2025	METZ NANCY LORRAINE	
AD_2_LFML_DATA_RWY13_INA_RNAV_NORD_CODE	20 MAR 2025	AD-2.LFJL-1	18 APR 2024
AD_2_LFML_IAC_RWY13_INA_RNAV_SUD	16 JUN 2022	AD-2.LFJL-2	13 JUL 2023
AD_2_LFML_DATA_RWY13_INA_RNAV_SUD_CODE	20 MAR 2025	AD-2.LFJL-3	20 FEB 2025
AD_2_LFML_IAC_RWY13_INA_CONV_NORD	20 MAR 2025	AD-2.LFJL-4	20 FEB 2025
AD_2_LFML_IAC_RWY13_INA_CONV_SUD	16 JUN 2022	AD-2.LFJL-5	18 APR 2024
AD_2_LFML_IAC_RWY13L_FNA_RNP_Z	16 JUN 2022	AD-2.LFJL-6	13 JUL 2023
AD_2_LFML_DATA_RWY13L_FNA_RNP_Z_CODE	16 JUN 2022	AD-2.LFJL-7	18 APR 2024
AD_2_LFML_DATA_RWY13L_FNA_RNP_Z_FASDB	16 JUN 2022	AD-2.LFJL-8	18 APR 2024
AD_2_LFML_IAC_RWY13L_FNA_RNP_Z_MINIMA	16 JUN 2022	AD_2_LFJL_TEXT_01	10 NOV 2016
AD_2_LFML_IAC_RWY13L_FNA_ILS_Z_Y_LOC_Z_Y	13 JUN 2024	AD_2_LFJL_TEXT_02	02 FEB 2017
AD_2_LFML_IAC_RWY13R_FNA_RNP_Z	16 JUN 2022	AD_2_LFJL_COM_01	26 JAN 2023
AD_2_LFML_DATA_RWY13R_FNA_RNP_Z_CODE	16 JUN 2022	AD_2_LFJL_AOC_RWY04-22	02 DEC 2021
AD_2_LFML_DATA_RWY13R_FNA_RNP_Z_FASDB	16 JUN 2022	AD_2_LFJL_PATC_RWY22	02 DEC 2021
AD_2_LFML_IAC_RWY13R_FNA_RNP_Z_MINIMA	16 JUN 2022	AD_2_LFJL_ARC_01	18 APR 2024
AD_2_LFML_IAC_RWY13R_FNA_ILS_Z_Y_LOC_Z_Y	13 JUN 2024	AD_2_LFJL_AMSR_01	02 DEC 2021
AD_2_LFML_DATA_RWY31_INA_RNAV_NORD_CODE	13 JUN 2024	AD_2_LFJL_STAR_RWY_ALL_CONV	28 NOV 2024
AD_2_LFML_IAC_RWY31_INA_RNAV_NORD	20 MAR 2025	AD_2_LFJL_SID_RWY04_CONV	16 JUN 2022

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFJL_SID_RWY04_CONV_INSTR_01	18 APR 2024	AD_2_LFMT_DATA_RWY12L_RNP_FASDB	02 JAN 2020
AD_2_LFJL_SID_RWY22_CONV	16 JUN 2022	AD_2_LFMT_IAC_RWY12L_VOR_Y	05 SEP 2024
AD_2_LFJL_SID_RWY22_CONV_INSTR_01	18 APR 2024	AD_2_LFMT_IAC_RWY12L_VOR_Z	05 SEP 2024
AD_2_LFJL_ADC_01	18 APR 2024	AD_2_LFMT_IAC_RWY30R_RNP	20 MAR 2025
AD_2_LFJL_DATA_01	24 FEB 2022	AD_2_LFMT_DATA_RWY30R_RNP_CODE	05 SEP 2024
AD_2_LFJL_APDC_01	18 APR 2024	AD_2_LFMT_DATA_RWY30R_RNP_FASDB	05 SEP 2024
AD_2_LFJL_IAC_RWY04_RNP	28 NOV 2024	AD_2_LFMT_IAC_RWY30R_ILS_Y_LOC_Y	05 SEP 2024
AD_2_LFJL_DATA_RWY04_RNP_CODE	02 DEC 2021	AD_2_LFMT_IAC_RWY30R_ILS_Z_LOC_Z	20 MAR 2025
AD_2_LFJL_DATA_RWY04_RNP_FASDB	05 DEC 2019	AD_2_LFMT_IAC_RWY30R_VOR	20 MAR 2025
AD_2_LFJL_IAC_RWY04_NDB	28 NOV 2024	MORLAIX PLOUJEAN	
AD_2_LFJL_IAC_RWY22_RNP	28 NOV 2024	AD-2.LFRU-1	11 JUL 2024
AD_2_LFJL_DATA_RWY22_RNP_CODE	02 DEC 2021	AD-2.LFRU-2	20 FEB 2025
AD_2_LFJL_DATA_RWY22_RNP_FASDB	05 DEC 2019	AD-2.LFRU-3	20 FEB 2025
AD_2_LFJL_IAC_RWY22_INA_CONV_MTZ_GTQ	28 NOV 2024	AD-2.LFRU-4	20 FEB 2025
AD_2_LFJL_IAC_RWY22_FNA_ILS_Y_LOC_Y	18 APR 2024	AD-2.LFRU-5	20 FEB 2025
AD_2_LFJL_IAC_RWY22_FNA_ILS_Z_LOC_Z	18 APR 2024	AD-2.LFRU-6	20 FEB 2025
AD_2_LFJL_IAC_RWY22_NDB_X	28 NOV 2024	AD_2_LFRU_ADC_01	14 JUL 2022
AD_2_LFJL_IAC_RWY22_NDB_Y	28 NOV 2024	AD_2_LFRU_DATA_01	11 JUL 2024
AD_2_LFJL_IAC_RWY22_NDB_Z	18 APR 2024	AD_2_LFRU_IAC_RWY04_RNP	11 JUL 2024
AD_2_LFJL_IAC_RWY22_MINIMA	26 JAN 2023	AD_2_LFRU_DATA_RWY04_RNP_CODE	11 JUL 2024
MONTBELIARD COURCELLES		AD_2_LFRU_IAC_RWY22_RNP	11 JUL 2024
AD-2.LFSM-1	16 MAY 2024	AD_2_LFRU_DATA_RWY22_RNP_CODE	28 DEC 2023
AD-2.LFSM-2	20 FEB 2025	AD_2_LFRU_DATA_RWY22_RNP_FASDB	05 OCT 2023
AD-2.LFSM-3	20 FEB 2025	MOULINS MONTBEUGNY	
AD-2.LFSM-4	20 FEB 2025	AD-2.LFHY-1	08 AUG 2024
AD-2.LFSM-5	20 FEB 2025	AD-2.LFHY-2	20 FEB 2025
AD-2.LFSM-6	20 FEB 2025	AD-2.LFHY-3	20 FEB 2025
AD-2.LFSM-7	20 FEB 2025	AD-2.LFHY-4	20 FEB 2025
AD-2.LFSM-8	20 FEB 2025	AD-2.LFHY-5	20 FEB 2025
AD_2_LFSM_ADC_01	28 NOV 2024	AD_2_LFHY_ADC_01	08 AUG 2024
AD_2_LFSM_DATA_01	16 MAY 2024	AD_2_LFHY_DATA_01	26 JAN 2023
AD_2_LFSM_IAC_RWY26_RNP	28 NOV 2024	AD_2_LFHY_IAC_RWY26_RNP	08 AUG 2024
AD_2_LFSM_DATA_RWY26_RNP_CODE	12 AUG 2021	AD_2_LFHY_DATA_RWY26_RNP_CODE	26 JAN 2023
MONTLUCON GUERET		AD_2_LFHY_DATA_RWY26_RNP_FASDB	26 JAN 2023
AD-2.LFBK-1	20 MAR 2025	MURET LHERM	
AD-2.LFBK-2	20 FEB 2025	AD-2.LFBR-1	20 MAR 2025
AD-2.LFBK-3	20 FEB 2025	AD-2.LFBR-2	20 FEB 2025
AD-2.LFBK-4	20 MAR 2025	AD-2.LFBR-3	21 JUN 2018
AD-2.LFBK-5	20 MAR 2025	AD-2.LFBR-4	20 MAR 2025
AD_2_LFBK_ADC_01	14 JUL 2022	AD-2.LFBR-5	17 APR 2025
AD_2_LFBK_DATA_01	10 AUG 2023	AD-2.LFBR-6	20 FEB 2025
AD_2_LFBK_IAC_RWY17_RNP	08 AUG 2024	AD_2_LFBR_ADC_01	31 OCT 2024
AD_2_LFBK_DATA_RWY17_RNP_CODE	10 AUG 2023	AD_2_LFBR_DATA_01	15 AUG 2019
AD_2_LFBK_DATA_RWY17_RNP_FASDB	10 AUG 2023	AD_2_LFBR_IAC_RWY12_RNP	15 JUL 2021
MONTPELLIER MEDITERRANEE		AD_2_LFBR_DATA_RWY12_RNP_CODE	03 DEC 2020
AD-2.LFMT-1	20 MAR 2025	AD_2_LFBR_DATA_RWY12_RNP_FASDB	15 AUG 2019
AD-2.LFMT-2	09 SEP 2021	AD_2_LFBR_IAC_RWY12_NDB	22 APR 2021
AD-2.LFMT-3	20 FEB 2025	NANCY ESSEY	
AD-2.LFMT-4	10 AUG 2023	AD-2.LFSN-1	20 MAR 2025
AD-2.LFMT-5	10 AUG 2023	AD-2.LFSN-2	28 NOV 2024
AD-2.LFMT-6	20 FEB 2025	AD-2.LFSN-3	20 FEB 2025
AD-2.LFMT-7	10 AUG 2023	AD-2.LFSN-4	20 FEB 2025
AD-2.LFMT-8	20 MAR 2025	AD-2.LFSN-5	20 FEB 2025
AD-2.LFMT-9	17 APR 2025	AD-2.LFSN-6	20 FEB 2025
AD-2.LFMT-10	10 AUG 2023	AD-2.LFSN-7	20 FEB 2025
AD-2.LFMT-11	28 NOV 2024	AD_2_LFSN_ADC_01	28 NOV 2024
AD-2.LFMT-12	30 NOV 2023	AD_2_LFSN_DATA_01	13 JUL 2023
AD-2.LFMT-13	30 NOV 2023	AD_2_LFSN_APDC_01	01 FEB 2018
AD-2.LFMT-14	30 NOV 2023	AD_2_LFSN_IAC_RWY03_RNP	28 NOV 2024
AD_2_LFMT_COM_01	28 NOV 2024	AD_2_LFSN_DATA_RWY03_RNP_CODE	13 JUL 2023
AD_2_LFMT_AOC_RWY12L-30R	25 MAR 2021	AD_2_LFSN_DATA_RWY03_RNP_FASDB	13 JUL 2023
AD_2_LFMT_ARC_01	17 APR 2025	AD_2_LFSN_IAC_RWY03_RNP_MINIMA	05 DEC 2019
AD_2_LFMT_AMSR_01	06 OCT 2022	NANTES ATLANTIQUE	
AD_2_LFMT_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	05 SEP 2024	AD-2.LFRS-1	18 MAY 2023
AD_2_LFMT_STAR_RWY_ALL_RNAV_CONV	20 MAR 2025	AD-2.LFRS-2	23 JAN 2025
AD_2_LFMT_SID_RWY12L_RNAV_NORD	17 APR 2025	AD-2.LFRS-3	20 FEB 2025
AD_2_LFMT_SID_RWY12L_RNAV_NORD_INSTR_01	17 APR 2025	AD-2.LFRS-4	20 FEB 2025
AD_2_LFMT_DATA_SID_RWY12L_RNAV_NORD_CODE_01	05 SEP 2024	AD-2.LFRS-5	20 FEB 2025
AD_2_LFMT_DATA_SID_RWY12L_RNAV_NORD_CODE_02	05 SEP 2024	AD-2.LFRS-6	20 FEB 2025
AD_2_LFMT_SID_RWY12L_RNAV_SUD	05 SEP 2024	AD-2.LFRS-7	03 OCT 2024
AD_2_LFMT_SID_RWY12L_RNAV_SUD_INSTR_01	05 SEP 2024	AD-2.LFRS-8	03 OCT 2024
AD_2_LFMT_DATA_SID_RWY12L_RNAV_SUD_CODE_01	05 SEP 2024	AD-2.LFRS-9	03 OCT 2024
AD_2_LFMT_SID_RWY12L-30R_CONV	05 SEP 2024	AD-2.LFRS-10	03 OCT 2024
AD_2_LFMT_SID_RWY12L-30R_CONV_INSTR_01	28 NOV 2024	AD-2.LFRS-11	03 OCT 2024
AD_2_LFMT_SID_RWY30R_RNAV	17 APR 2025	AD-2.LFRS-12	03 OCT 2024
AD_2_LFMT_DATA_SID_RWY30R_RNAV_CODE_01	05 SEP 2024	AD-2.LFRS-13	23 JAN 2025
AD_2_LFMT_SID_RWY30R_RNAV_INSTR_01	17 APR 2025	AD-2.LFRS-14	23 JAN 2025
AD_2_LFMT_SID_RWY30R_RNAV_INSTR_02	17 APR 2025	AD-2.LFRS-15	23 JAN 2025
AD_2_LFMT_SID_RWY12L_RNAV_INI	05 SEP 2024	AD_2_LFRS_MIA_TEXT_01	23 JAN 2025
AD_2_LFMT_SID_RWY12L-30R_CONV_INI	05 SEP 2024	AD_2_LFRS_MIA_TEXT_02	18 APR 2024
AD_2_LFMT_SID_RWY12R-30L_CONV_INI	05 SEP 2024	AD_2_LFRS_MIA_TEXT_03	28 DEC 2023
AD_2_LFMT_SID_RWY30R_RNAV_INI	05 SEP 2024	AD_2_LFRS_MIA_TEXT_04	18 APR 2024
AD_2_LFMT_ADC_01	10 AUG 2023	AD_2_LFRS_COM_01	14 JUL 2022
AD_2_LFMT_DATA_01	05 SEP 2024	AD_2_LFRS_AOC_RWY03-21	03 OCT 2024
AD_2_LFMT_DATA_02	05 SEP 2024	AD_2_LFRS_PATC_RWY03	15 JUL 2021
AD_2_LFMT_APDC_01	10 AUG 2023	AD_2_LFRS_ENV_01	29 DEC 2022
AD_2_LFMT_APDC_02	28 FEB 2019	AD_2_LFRS_ARC_01	18 APR 2024
AD_2_LFMT_GMC_01	06 OCT 2022	AD_2_LFRS_MVA_01	03 OCT 2024
AD_2_LFMT_IAC_RWY12L_RNP	05 SEP 2024	AD_2_LFRS_STAR_RWY_03_CONV	29 DEC 2022
AD_2_LFMT_DATA_RWY12L_RNP_CODE	25 MAR 2021	AD_2_LFRS_STAR_RWY_21_CONV	29 DEC 2022

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFRS_SID_RWY03_RNAV	29 DEC 2022	AD_2_LFMN_SID_RWY04L-04R_RNAV_INSTR_01	23 FEB 2023
AD_2_LFRS_DATA_SID_RWY03_RNAV_CODE_01	08 SEP 2022	AD_2_LFMN_SID_RWY04L-04R_RNAV_INSTR_02	24 MAR 2022
AD_2_LFRS_SID_RWY03_RNAV_INSTR_01	08 SEP 2022	AD_2_LFMN_SID_RWY04L-04R_RNAV_INSTR_03	24 MAR 2022
AD_2_LFRS_SID_RWY03_RNAV_INSTR_02	28 DEC 2023	AD_2_LFMN_SID_RWY04L-04R_RNAV_INSTR_04	24 MAR 2022
AD_2_LFRS_SID_RWY21_RNAV	23 MAR 2023	AD_2_LFMN_SID_RWY04L-04R_RNAV_INSTR_05	24 MAR 2022
AD_2_LFRS_DATA_SID_RWY21_RNAV_CODE_01	18 MAY 2023	AD_2_LFMN_DATA_SID_RWY22L-22R_RNAV_CODE_01	24 MAR 2022
AD_2_LFRS_SID_RWY21_RNAV_INSTR_01	18 MAY 2023	AD_2_LFMN_DATA_SID_RWY22L-22R_RNAV_CODE_02	24 MAR 2022
AD_2_LFRS_SID_RWY03_RNAV_INI	23 MAR 2023	AD_2_LFMN_DATA_SID_RWY22L-22R_RNAV_CODE_03	16 JUN 2022
AD_2_LFRS_SID_RWY21_RNAV_INI	23 MAR 2023	AD_2_LFMN_DATA_SID_RWY22L-22R_RNAV_CODE_04	24 MAR 2022
AD_2_LFRS_ADC_01	03 OCT 2024	AD_2_LFMN_DATA_SID_RWY22L-22R_RNAV_CODE_05	08 SEP 2022
AD_2_LFRS_DATA_01	20 FEB 2025	AD_2_LFMN_SID_RWY22L-22R_RNAV	05 SEP 2024
AD_2_LFRS_APDC_01	23 JAN 2025	AD_2_LFMN_SID_RWY22L-22R_RNAV_INSTR_01	24 MAR 2022
AD_2_LFRS_GMC_01	18 APR 2024	AD_2_LFMN_SID_RWY22L-22R_RNAV_INSTR_02	24 MAR 2022
AD_2_LFRS_GMC_02	03 OCT 2024	AD_2_LFMN_SID_RWY22L-22R_RNAV_INSTR_03	24 MAR 2022
AD_2_LFRS_IAC_RWY03_INA_GNSS	02 NOV 2023	AD_2_LFMN_SID_RWY22L-22R_RNAV_INSTR_04	24 MAR 2022
AD_2_LFRS_IAC_RWY03_FNA_RNP	03 OCT 2024	AD_2_LFMN_SID_RWY22L-22R_RNAV_INSTR_05	24 MAR 2022
AD_2_LFRS_DATA_RWY03_RNP_CODE	02 NOV 2023	AD_2_LFMN_SID_RWY04L-04R_RNAV_INI	23 FEB 2023
AD_2_LFRS_DATA_RWY03_RNP_FASDB	02 NOV 2023	AD_2_LFMN_SID_RWY22L-22R_RNAV_INI	23 FEB 2023
AD_2_LFRS_IAC_RWY03_FNA_ILS_CAT123_LOC_Y	03 OCT 2024	AD_2_LFMN_ADC_01	21 MAR 2024
AD_2_LFRS_IAC_RWY03_FNA_ILS_CAT123_LOC_Z	03 OCT 2024	AD_2_LFMN_DATA_01	21 MAR 2024
AD_2_LFRS_IAC_RWY03_INA_CONV_ILS_LOC	29 DEC 2022	AD_2_LFMN_DATA_02	21 MAR 2024
AD_2_LFRS_IAC_RWY21_INA_GNSS	20 FEB 2025	AD_2_LFMN_APDC_01	23 JAN 2025
AD_2_LFRS_IAC_RWY21_FNA_RNP	20 FEB 2025	AD_2_LFMN_APDC_02	05 OCT 2023
AD_2_LFRS_DATA_RWY21_RNP_CODE	20 FEB 2025	AD_2_LFMN_GMC_01	16 JUN 2022
AD_2_LFRS_IAC_RWY21_INA_CONV_VOR	29 DEC 2022	AD_2_LFMN_GMC_02	23 JAN 2025
AD_2_LFRS_IAC_RWY21_FNA_VOR	28 DEC 2023	AD_2_LFMN_GMC_03	05 SEP 2024
AD_2_LFRS_IAC_RWY21_VPT	20 MAY 2021	AD_2_LFMN_GMC_04	16 JUN 2022
NEVERS FOURCHAMBAULT		AD_2_LFMN_GMC_05	01 DEC 2022
AD-2.LFQG-1	20 MAR 2025	AD_2_LFMN_IAC_RWY04_FNA_RNP_A	29 DEC 2022
AD-2.LFQG-2	20 FEB 2025	AD_2_LFMN_DATA_RWY04_FNA_RNP_A_CODE	25 MAR 2021
AD-2.LFQG-3	11 JUL 2024	AD_2_LFMN_IAC_RWY04L_FNA_RNP_Y	29 DEC 2022
AD-2.LFQG-4	20 MAR 2025	AD_2_LFMN_DATA_RWY04L_FNA_RNP_Y_CODE	25 MAR 2021
AD-2.LFQG-5	20 MAR 2025	AD_2_LFMN_IAC_RWY04L_FNA_RNP_Z	20 APR 2023
AD-2.LFQG-6	20 FEB 2025	AD_2_LFMN_IAC_RWY04L_FNA_RNP_Z_MINIMA	20 APR 2023
AD_2_LFQG_ADC_01	11 JUL 2024	AD_2_LFMN_DATA_RWY04L_FNA_RNP_Z_CODE	20 APR 2023
AD_2_LFQG_DATA_01	18 MAY 2023	AD_2_LFMN_DATA_RWY04L_FNA_RNP_Z_FASDB	20 APR 2023
AD_2_LFQG_IAC_RWY30_RNP	11 JUL 2024	AD_2_LFMN_IAC_RWY04L_ILS_Y_LOC_Y	05 OCT 2023
AD_2_LFQG_DATA_RWY30_RNP_CODE	18 MAY 2023	AD_2_LFMN_IAC_RWY04L_FNA_ILS_Z_LOC_Z_VECTORING	05 OCT 2023
AD_2_LFQG_DATA_RWY30_RNP_FASDB	18 MAY 2023	AD_2_LFMN_IAC_RWY04_VPT_A	29 DEC 2022
AD_2_LFQG_IAC_RWY30_NDB	11 JUL 2024	AD_2_LFMN_IAC_RWY04R_FNA_RNP_Y	29 DEC 2022
NICE COTE D'AZUR		AD_2_LFMN_DATA_RWY04R_FNA_RNP_Y_CODE	25 MAR 2021
AD-2.LFMN-1	28 DEC 2023	AD_2_LFMN_IAC_RWY04R_FNA_RNP_Z	20 APR 2023
AD-2.LFMN-2	05 SEP 2024	AD_2_LFMN_IAC_RWY04R_FNA_RNP_Z_MINIMA	20 APR 2023
AD-2.LFMN-3	20 FEB 2025	AD_2_LFMN_DATA_RWY04R_FNA_RNP_Z_CODE	20 APR 2023
AD-2.LFMN-4	23 JAN 2025	AD_2_LFMN_IAC_RWYALL_INA_RNAV_CONV	23 JAN 2025
AD-2.LFMN-5	23 JAN 2025	AD_2_LFMN_DATA_RWY04R_FNA_RNP_Z_FASDB	20 APR 2023
AD-2.LFMN-6	20 FEB 2025	AD_2_LFMN_IAC_RWY04R_ILS_Y_LOC_Y	05 OCT 2023
AD-2.LFMN-7	23 MAR 2023	AD_2_LFMN_IAC_RWY04R_FNA_ILS_Z_LOC_Z_VECTORING	05 OCT 2023
AD-2.LFMN-8	21 MAR 2024	AD_2_LFMN_IAC_RWY22_RNP_D	23 JAN 2025
AD-2.LFMN-9	21 MAR 2024	AD_2_LFMN_DATA_RWY22L-22R_RNP_D_CODE	15 JUL 2021
AD-2.LFMN-10	28 DEC 2023	AD_2_LFMN_IAC_RWY22_FNA_RNP_D	23 JAN 2025
AD-2.LFMN-11	23 MAR 2023	AD_2_LFMN_DATA_RWY22L-22R_FNA_RNP_D_CODE	25 MAR 2021
AD-2.LFMN-12	17 APR 2025	AD_2_LFMN_IAC_RWY22L_RNP_Z_AR	05 SEP 2024
AD-2.LFMN-13	17 APR 2025	AD_2_LFMN_DATA_RWY22L_RNP_Z_AR_CODE	21 MAR 2024
AD-2.LFMN-14	23 MAR 2023	AD_2_LFMN_IAC_RWY22R_RNP_Z_AR	05 SEP 2024
AD-2.LFMN-15	28 DEC 2023	AD_2_LFMN_DATA_RWY22R_RNP_Z_AR_CODE	21 MAR 2024
AD-2.LFMN-16	05 OCT 2023	AD_2_LFMN_IAC_RWY22_VOR_B	28 DEC 2023
AD-2.LFMN-17	05 OCT 2023	AD_2_LFMN_IAC_RWY22_VPT_B	23 JAN 2025
AD-2.LFMN-18	05 OCT 2023	AD_2_LFMN_IAC_RWY22_VPT_D	23 JAN 2025
AD-2.LFMN-19	23 MAR 2023	NIMES GARONS	
AD-2.LFMN-20	21 MAR 2024	AD-2.LFTW-1	20 MAR 2025
AD-2.LFMN-21	23 JAN 2025	AD-2.LFTW-2	20 MAR 2025
AD-2.LFMN-22	23 JAN 2025	AD-2.LFTW-3	16 JUN 2022
AD-2.LFMN-23	23 JAN 2025	AD-2.LFTW-4	16 JUN 2022
AD-2.LFMN-24	23 JAN 2025	AD-2.LFTW-5	20 MAR 2025
AD-2.LFMN-25	23 JAN 2025	AD-2.LFTW-6	20 FEB 2025
AD-2.LFMN-26	23 JAN 2025	AD-2.LFTW-7	20 MAR 2025
AD-2.LFMN-27	23 JAN 2025	AD_2_LFTW_AOC_RWY18-36	16 JUN 2022
AD-2.LFMN-28	23 JAN 2025	AD_2_LFTW_COM_01	08 NOV 2018
AD-2.LFMN-29	17 APR 2025	AD_2_LFTW_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	23 FEB 2023
AD-2.LFMN-30	17 APR 2025	AD_2_LFTW_STAR_RWY_ALL_RNAV_CONV	16 MAY 2024
AD-2.LFMN-31	17 APR 2025	AD_2_LFTW_SID_RWY18_CONV	20 MAR 2025
AD-2.LFMN-32	23 JAN 2025	AD_2_LFTW_SID_RWY18_CONV_INSTR_01	20 MAR 2025
AD-2.LFMN-33	23 JAN 2025	AD_2_LFTW_SID_RWY18_CONV_INSTR_02	20 MAR 2025
AD_2_LFMN_DATA_COM_01	24 MAR 2022	AD_2_LFTW_DATA_SID_RWY18_RNAV_CODE_01	16 MAY 2024
AD_2_LFMN_AOC_RWY04L-22R	20 MAY 2021	AD_2_LFTW_SID_RWY18_RNAV	16 MAY 2024
AD_2_LFMN_AOC_RWY04R-22L	21 MAR 2024	AD_2_LFTW_SID_RWY18_RNAV_INSTR_01	16 MAY 2024
AD_2_LFMN_ENV_01	05 SEP 2024	AD_2_LFTW_SID_RWY36_CONV	20 MAR 2025
AD_2_LFMN_ARC_01	17 APR 2025	AD_2_LFTW_SID_RWY36_CONV_INSTR_01	20 MAR 2025
AD_2_LFMN_AMG_01	05 SEP 2024	AD_2_LFTW_SID_RWY36_CONV_INSTR_02	20 MAR 2025
AD_2_LFMN_STAR_EAST_RWY_ALL_RNAV	05 SEP 2024	AD_2_LFTW_DATA_SID_RWY36_RNAV_CODE_01	16 MAY 2024
AD_2_LFMN_DATA_STAR_EAST_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	23 MAR 2023	AD_2_LFTW_SID_RWY36_RNAV	16 MAY 2024
AD_2_LFMN_STAR_WEST_RWY_ALL_RNAV	17 APR 2025	AD_2_LFTW_SID_RWY36_RNAV_INSTR_01	16 MAY 2024
AD_2_LFMN_DATA_STAR_WEST_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	23 JAN 2025	AD_2_LFTW_ADC_01	20 MAR 2025
AD_2_LFMN_DATA_SID_RWY04L-04R_RNAV_CODE_01	24 MAR 2022	AD_2_LFTW_APDC_01	05 JAN 2017
AD_2_LFMN_DATA_SID_RWY04L-04R_RNAV_CODE_02	24 MAR 2022	AD_2_LFTW_APDC_02	05 JAN 2017
AD_2_LFMN_DATA_SID_RWY04L-04R_RNAV_CODE_03	24 MAR 2022	AD_2_LFTW_DATA_01	20 MAR 2025
AD_2_LFMN_DATA_SID_RWY04L-04R_RNAV_CODE_04	24 MAR 2022	AD_2_LFTW_IAC_RWY18_RNP	20 MAR 2025
AD_2_LFMN_DATA_SID_RWY04L-04R_RNAV_CODE_05	24 MAR 2022	AD_2_LFTW_DATA_RWY18_RNP_CODE	20 MAR 2025
AD_2_LFMN_SID_RWY04L-04R_RNAV	05 SEP 2024	AD_2_LFTW_DATA_RWY18_RNP_FASDB	20 MAR 2025

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFTW_IAC_RWY18_NDB	20 MAR 2025	AD-2.LFPG-23	20 FEB 2025
AD_2_LFTW_IAC_RWY36_RNP	20 MAR 2025	AD-2.LFPG-24	20 FEB 2025
AD_2_LFTW_DATA_RWY36_RNP_CODE	20 MAR 2025	AD-2.LFPG-25	20 FEB 2025
AD_2_LFTW_DATA_RWY36_RNP_FASDB	20 MAR 2025	AD-2.LFPG-26	20 FEB 2025
AD_2_LFTW_IAC_RWY36_NDB	20 MAR 2025	AD-2.LFPG-27	20 FEB 2025
NIORT MARAIS POITEVIN		AD-2.LFPG-28	20 FEB 2025
AD-2.LFBN-1	17 APR 2025	AD-2.LFPG-29	20 FEB 2025
AD-2.LFBN-2	20 FEB 2025	AD-2.LFPG-30	20 FEB 2025
AD-2.LFBN-3	20 FEB 2025	AD-2.LFPG-31	20 FEB 2025
AD-2.LFBN-4	17 APR 2025	AD-2.LFPG-32	20 FEB 2025
AD-2.LFBN-5	17 APR 2025	AD-2.LFPG-33	20 FEB 2025
AD-2.LFBN-6	20 FEB 2025	AD-2.LFPG-34	20 FEB 2025
AD_2_LFBN_ADC_01	17 APR 2025	AD-2.LFPG-35	20 FEB 2025
AD_2_LFBN_DATA_01	30 DEC 2021	AD-2.LFPG-36	20 FEB 2025
AD_2_LFBN_IAC_RWY07_VPT	08 AUG 2024	AD-2.LFPG-37	20 FEB 2025
AD_2_LFBN_IAC_RWY25_RNP	17 APR 2025	AD-2.LFPG-38	20 FEB 2025
AD_2_LFBN_DATA_RWY25_RNP_CODE	30 DEC 2021	AD-2.LFPG-39	20 FEB 2025
AD_2_LFBN_DATA_RWY25_RNP_FASDB	30 NOV 2023	AD-2.LFPG-40	20 FEB 2025
ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL		AD-2.LFPG-41	20 FEB 2025
AD-2.LFOZ-1	20 MAR 2025	AD-2.LFPG-42	20 FEB 2025
AD-2.LFOZ-2	20 FEB 2025	AD-2.LFPG-43	20 FEB 2025
AD-2.LFOZ-3	03 OCT 2024	AD-2.LFPG-44	20 FEB 2025
AD-2.LFOZ-4	20 MAR 2025	AD-2.LFPG-45	20 FEB 2025
AD-2.LFOZ-5	20 MAR 2025	AD-2.LFPG-46	20 FEB 2025
AD-2.LFOZ-6	20 FEB 2025	AD-2.LFPG-47	20 FEB 2025
AD_2_LFOZ_MIA_TEXT_01	01 FEB 2018	AD-2.LFPG-48	20 FEB 2025
AD_2_LFOZ_ADC_01	26 JAN 2023	AD-2.LFPG-49	20 FEB 2025
AD_2_LFOZ_DATA_01	10 SEP 2020	AD-2.LFPG-50	20 FEB 2025
AD_2_LFOZ_APDC_01	18 AUG 2016	AD-2.LFPG-51	20 FEB 2025
AD_2_LFOZ_IAC_RWY05_RNP	03 OCT 2024	AD-2.LFPG-52	20 FEB 2025
AD_2_LFOZ_DATA_RWY05_RNP_CODE	03 OCT 2024	AD-2.LFPG-53	20 FEB 2025
AD_2_LFOZ_DATA_RWY05_RNP_FASDB	10 SEP 2020	AD-2.LFPG-54	20 FEB 2025
AD_2_LFOZ_IAC_RWY23_RNP	03 OCT 2024	AD-2.LFPG-55	20 FEB 2025
AD_2_LFOZ_DATA_RWY23_RNP_CODE	03 OCT 2024	AD-2.LFPG-56	20 FEB 2025
AD_2_LFOZ_DATA_RWY23_RNP_FASDB	10 SEP 2020	AD-2.LFPG-57	20 FEB 2025
AD_2_LFOZ_IAC_RWY23_NDB	03 OCT 2024	AD-2.LFPG-58	20 FEB 2025
OUESSANT		AD-2.LFPG-59	20 FEB 2025
AD-2.LFEC-1	23 JAN 2025	AD-2.LFPG-60	20 FEB 2025
AD-2.LFEC-2	20 FEB 2025	AD-2.LFPG-61	20 FEB 2025
AD-2.LFEC-3	20 FEB 2025	AD-2.LFPG-62	20 FEB 2025
AD-2.LFEC-4	20 FEB 2025	AD-2.LFPG-63	20 FEB 2025
AD-2.LFEC-5	20 FEB 2025	AD-2.LFPG-64	20 FEB 2025
AD_2_LFEC_ADC_01	07 SEP 2023	AD-2.LFPG-65	20 FEB 2025
AD_2_LFEC_DATA_01	08 SEP 2022	AD-2.LFPG-66	20 FEB 2025
AD_2_LFEC_IAC_RWY05_RNP	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_COM_01	31 OCT 2024
AD_2_LFEC_DATA_RWY05_RNP_CODE	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_AOC_RWY08L-26R	08 OCT 2020
AD_2_LFEC_DATA_RWY05_RNP_FASDB	13 AUG 2020	AD_2_LFPG_AOC_RWY08R-26L	25 MAR 2021
AD_2_LFEC_IAC_RWY23_RNP	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_AOC_RWY09L-27R	16 JUN 2022
AD_2_LFEC_DATA_RWY23_RNP_CODE	16 JUN 2022	AD_2_LFPG_AOC_RWY09R-27L	08 OCT 2020
AD_2_LFEC_DATA_RWY23_RNP_FASDB	13 AUG 2020	AD_2_LFPG_PATC_RWY08L	27 APR 2017
AD_2_LFEC_IAC_RWY23_NDB	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_PATC_RWY08R	27 APR 2017
PAMIERIS LES PUJOLS		AD_2_LFPG_PATC_RWY09L	27 APR 2017
AD-2.LFDJ-1	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_PATC_RWY09R	27 APR 2017
AD-2.LFDJ-2	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_PATC_RWY26L	27 APR 2017
AD-2.LFDJ-3	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_PATC_RWY26R	27 APR 2017
AD-2.LFDJ-4	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_PATC_RWY27L	27 APR 2017
AD-2.LFDJ-5	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_PATC_RWY27R	27 APR 2017
AD-2.LFDJ-6	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_AMG_01	31 OCT 2024
AD_2_LFDJ_ADC_01	28 NOV 2024	AD_2_LFPG_STAR_RWY09L_VPE_DEP	17 FEB 2005
AD_2_LFDJ_DATA_01	25 FEB 2021	AD_2_LFPG_STAR_RWY08R_VPE_DEP	17 FEB 2005
AD_2_LFDJ_IAC_RWY09_RNP_Y	28 NOV 2024	AD_2_LFPG_STAR_RWY26L_VPE_DEP	17 FEB 2005
AD_2_LFDJ_DATA_RWY09_RNP_Y_CODE	25 FEB 2021	AD_2_LFPG_STAR_RWY27R_VPE_DEP	17 FEB 2005
AD_2_LFDJ_DATA_RWY09_RNP_Y_FASDB	25 FEB 2021	AD_2_LFPG_STAR_RWY_EAST_RNAV_BIBAX_LUKIP	15 JUN 2023
AD_2_LFDJ_IAC_RWY09_RNP_Z	28 NOV 2024	AD_2_LFPG_STAR_RWY_EAST_RNAV_EPL_TRO	21 MAR 2024
AD_2_LFDJ_DATA_RWY09_RNP_Z_CODE	17 JUN 2021	AD_2_LFPG_STAR_RWY_EAST_RNAV_MOPIL_VEDUS	21 MAR 2024
AD_2_LFDJ_DATA_RWY09_RNP_Z_FASDB	25 FEB 2021	AD_2_LFPG_STAR_RWY_EAST_RNAV_KEPER_ROMGO	15 JUN 2023
AD_2_LFDJ_IAC_RWY09_NDB	28 NOV 2024	AD_2_LFPG_STAR_RWY_EAST_RNAV_MATIX_VEDUS	07 SEP 2023
PARIS CHARLES DE GAULLE		AD_2_LFPG_STAR_RWY_EAST_RNAV_TINIL	21 MAR 2024
AD-2.LFPG-1	10 AUG 2023	AD_2_LFPG_STAR_RWY_WEST_RNAV_BIBAX_LUKIP_01	15 JUN 2023
AD-2.LFPG-2	06 OCT 2022	AD_2_LFPG_STAR_RWY_WEST_RNAV_BIBAX_LUKIP_02	21 MAR 2024
AD-2.LFPG-3	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_STAR_RWY_WEST_RNAV_BIBAX_LUKIP_H	07 SEP 2023
AD-2.LFPG-4	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_STAR_RWY_WEST_RNAV_EPL_TRO	24 MAR 2022
AD-2.LFPG-5	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_STAR_RWY_WEST_RNAV_KEPER	21 MAR 2024
AD-2.LFPG-6	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_STAR_RWY_WEST_RNAV_KEPER_ROMGO	21 MAR 2024
AD-2.LFPG-7	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_STAR_RWY_WEST_RNAV_MATIX_VEDUS	05 OCT 2023
AD-2.LFPG-8	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_STAR_RWY_ALL_HLDGCONV_NORTH	08 OCT 2020
AD-2.LFPG-9	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_STAR_RWY_ALL_HLDGCONV_SOUTH	08 OCT 2020
AD-2.LFPG-10	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY08L_RNAV_CODE_01	28 DEC 2023
AD-2.LFPG-11	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY08L_RNAV_CODE_02	28 DEC 2023
AD-2.LFPG-12	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY08L_RNAV_CODE_03	28 DEC 2023
AD-2.LFPG-13	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY08L_RNAV_CODE_04	28 DEC 2023
AD-2.LFPG-14	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY09L_RNAV_CODE_01	28 DEC 2023
AD-2.LFPG-15	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY09L_RNAV_CODE_02	28 DEC 2023
AD-2.LFPG-16	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY09L_RNAV_CODE_03	28 DEC 2023
AD-2.LFPG-17	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY09L_RNAV_CODE_04	28 DEC 2023
AD-2.LFPG-18	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY08R_RNAV_CODE_01	28 DEC 2023
AD-2.LFPG-19	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY08R_RNAV_CODE_02	28 DEC 2023
AD-2.LFPG-20	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY08R_RNAV_CODE_03	28 DEC 2023
AD-2.LFPG-21	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY08R_RNAV_CODE_04	28 DEC 2023
AD-2.LFPG-22	20 FEB 2025	AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY09R_RNAV_CODE_01	28 DEC 2023

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY09R_RNAV_CODE_02	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_DATA_05	31 OCT 2024
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY09R_RNAV_CODE_03	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_APDC_01	31 OCT 2024
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY09R_RNAV_CODE_04	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_APDC_02	31 OCT 2024
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY26L_RNAV_CODE_01	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_APDC_03	20 MAR 2025
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY26L_RNAV_CODE_02	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_APDC_04	31 OCT 2024
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY26L_RNAV_CODE_03	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_APDC_05	31 OCT 2024
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY26L_RNAV_CODE_04	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_GMC_01	20 MAR 2025
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY27L_RNAV_CODE_01	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_GMC_02	20 MAR 2025
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY27L_RNAV_CODE_02	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_GMC_03	05 OCT 2023
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY27L_RNAV_CODE_03	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_GMC_04	05 OCT 2023
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY27L_RNAV_CODE_04	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_GMC_05	05 OCT 2023
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY26R_RNAV_CODE_01	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_GMC_06	05 OCT 2023
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY26R_RNAV_CODE_02	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_GMC_07	20 MAR 2025
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY26R_RNAV_CODE_03	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_GMC_08	20 MAR 2025
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY26R_RNAV_CODE_04	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_IAC_RWY_EAST_INA_RNAV_BANOX	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY27R_RNAV_CODE_01	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_IAC_RWY_EAST_INA_RNAV_LORNI_01	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY27R_RNAV_CODE_02	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_IAC_RWY_EAST_INA_RNAV_LORNI_02	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY27R_RNAV_CODE_03	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_IAC_RWY_EAST_INA_RNAV_MOPAR	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_STAR_RWY27R_RNAV_CODE_04	28 DEC 2023	AD_2_LFPG_IAC_RWY_EAST_INA_RNAV_OKIPA_01	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY08_VPE_DEP	29 DEC 2022	AD_2_LFPG_IAC_RWY_EAST_INA_RNAV_OKIPA_02	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY09_VPE_DEP	29 DEC 2022	AD_2_LFPG_IAC_RWY_WEST_INA_RNAV_BANOX_01	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY26_VPE_DEP	29 DEC 2022	AD_2_LFPG_IAC_RWY_WEST_INA_RNAV_BANOX_02	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY27_VPE_DEP	29 DEC 2022	AD_2_LFPG_IAC_RWY_WEST_INA_RNAV_LORNI_VEBEK	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R_POGO_LFPO_RNAV	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY_WEST_INA_RNAV_MOPAR_01	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY08L-08R_POGO_LFPO_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY_WEST_INA_RNAV_MOPAR_02	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-26L-26R_POGO_LFPO_RNAV_INSTR_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY_WEST_INA_RNAV_OKIPA	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R_POGO_LFPO_RNAV	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY08L_FNA_RNP	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY26L-26R_POGO_LFPO_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY08L_FNA_RNP_CODE	03 DEC 2020
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_AGOPA_ERIXU_LATRA_OKASI_PILUL	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY08L_RNP_FASDB	27 FEB 2020
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_DIKOL_RANUX_LANVI_BAXIR_BUBLI	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY08L_INA_RNAV_CODE_01	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_ELCOB_LGL	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY09L_FNA_RNP	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_OPALRE_ATREX_NURMO	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY09L_FNA_RNP_CODE	03 DEC 2020
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_OLZOM_MONOT_DORDI	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY09L_RNP_FASDB	12 SEP 2019
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY08L-08R_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY09L_INA_RNAV_BANOX_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY08L-08R_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY09L_INA_RNAV_LORNI_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY08L-08R_RNAV_CODE_03	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY09L_INA_RNAV_MOPAR_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY08L-08R_RNAV_CODE_04	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY09L_INA_RNAV_OKIPA_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY08L-08R_RNAV_CODE_05	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY09L_INA_RNAV_CODE_01	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_DATA_RWY08L_FNA_ILS_CAT123_LOC_CODE	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_INSTR_02	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_IAC_RWY08L_FNA_ILS_CAT123_LOC	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_INSTR_03	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_IAC_RWY08R_FNA_RNP	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_INSTR_04	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_DATA_RWY08R_FNA_RNP_CODE	03 DEC 2020
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_INSTR_05	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_DATA_RWY09L_FNA_ILS_CAT123_LOC_CODE	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_INSTR_06	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_IAC_RWY09L_FNA_ILS_CAT123_LOC	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_INSTR_07	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_DATA_RWY08R_RNP_FASDB	27 FEB 2020
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_INSTR_08	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_IAC_RWY08R_INA_RNAV_BANOX_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_INSTR_09	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_IAC_RWY08R_INA_RNAV_LORNI_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY08L-08R-09L-09R_RNAV_INSTR_10	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_IAC_RWY08R_INA_RNAV_MOPAR_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY09L-09R_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY08R_INA_RNAV_OKIPA_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY09L-09R_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY08R_INA_RNAV_CODE_01	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY09L-09R_RNAV_CODE_03	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY09R_FNA_RNP	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY09L-09R_RNAV_CODE_04	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY09R_FNA_RNP_CODE	03 DEC 2020
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY09L-09R_RNAV_CODE_05	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY09R_RNP_FASDB	12 SEP 2019
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_AGOPA_ERIXU_LATRA_OKASI_PILUL	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY09R_INA_RNAV_CODE_01	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_ELCOB_LGL	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY08R_FNA_ILS_CAT123_LOC_CODE	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_OPALRE_ATREX_NURMO	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY08R_FNA_ILS_CAT123_LOC	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_OLZOM_MONOT_DORDI	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY09R_FNA_ILS_CAT123_LOC_CODE	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_RANUX_LANVI_BUBLI_DIKOL_BAXIR	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY09R_FNA_ILS_CAT123_LOC	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY26L-26R_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY26L_FNA_RNP	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY26L-26R_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY26L_FNA_RNP_CODE	03 DEC 2020
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY26L-26R_RNAV_CODE_03	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY26L_RNP_FASDB	27 FEB 2020
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY26L-26R_RNAV_CODE_04	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY26L_INA_RNAV_BANOX_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_IAC_RWY26L_INA_RNAV_LORNI_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_INSTR_02	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_IAC_RWY26L_INA_RNAV_MOPAR_MOBRO_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_INSTR_03	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_IAC_RWY26L_INA_RNAV_OKIPA_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_INSTR_04	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_DATA_RWY26L_INA_RNAV_CODE_01	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_INSTR_05	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_IAC_RWY27L_FNA_RNP	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_INSTR_06	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_DATA_RWY27L_FNA_RNP_CODE	16 JUN 2022
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_INSTR_07	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_DATA_RWY27L_RNP_FASDB	12 SEP 2019
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_INSTR_08	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_DATA_RWY27L_INA_RNAV_CODE_01	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_INSTR_09	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_DATA_RWY26L_FNA_ILS_CAT123_LOC_CODE	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY26L-26R-27L-27R_RNAV_INSTR_10	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_IAC_RWY26L_FNA_ILS_CAT123_LOC	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY27L-27R_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY26R_FNA_RNP	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY27L-27R_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY26R_FNA_RNP_CODE	03 DEC 2020
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY27L-27R_RNAV_CODE_03	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY27L_FNA_ILS_CAT123_LOC_CODE	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY27L-27R_RNAV_CODE_04	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY27L_FNA_ILS_CAT123_LOC	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_SID_RWY27L-27R_RNAV_CODE_05	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY26R_RNP_FASDB	27 FEB 2020
AD_2_LFPG_SID_RWY_EAST_CONV_INI_INSTR_01	09 SEP 2021	AD_2_LFPG_DATA_RWY26R_INA_RNAV_CODE_01	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY_EAST_RNAV_INI	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY27R_FNA_RNP	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY_EAST_RNAV_INI_INSTR_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY27R_FNA_RNP_CODE	16 JUN 2022
AD_2_LFPG_SID_RWY_WEST_CONV_INI_INSTR_01	09 SEP 2021	AD_2_LFPG_DATA_RWY27R_RNP_FASDB	12 SEP 2019
AD_2_LFPG_SID_RWY_WEST_CONV_INI_INSTR_02	20 MAY 2021	AD_2_LFPG_IAC_RWY27R_INA_RNAV_BANOX_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY_WEST_RNAV_INI	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY27R_INA_RNAV_LORNI_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_SID_RWY_WEST_RNAV_INI_INSTR_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY27R_INA_RNAV_MOPAR_MOBRO_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_ADC_01	20 MAR 2025	AD_2_LFPG_IAC_RWY27R_INA_RNAV_OKIPA_NIGHT	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_ADC_02	06 OCT 2022	AD_2_LFPG_DATA_RWY27R_INA_RNAV_CODE_01	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY26R_FNA_ILS_CAT123_LOC_CODE	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY26R_FNA_ILS_CAT123_LOC	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_03	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_DATA_RWY27R_FNA_ILS_CAT123_LOC_CODE	21 MAR 2024
AD_2_LFPG_DATA_04	31 OCT 2024	AD_2_LFPG_IAC_RWY27R_FNA_ILS_CAT123_LOC	21 MAR 2024

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
PARIS LE BOURGET		AD_2_LFPB_SID_RWY25_CONV_POGO_WEST_LFPN_LFPV	20 MAR 2025
AD-2.LFPB-1	18 APR 2024	AD_2_LFPB_SID_RWY25_CONV_POGO_WEST_LFPN_LFPV_INSTR_01	31 OCT 2024
AD-2.LFPB-2	20 FEB 2025	AD_2_LFPB_SID_RWY21_RNAV_EAST_INI	31 OCT 2024
AD-2.LFPB-3	18 APR 2024	AD_2_LFPB_SID_RWY21_RNAV_WEST_INI	31 OCT 2024
AD-2.LFPB-4	20 FEB 2025	AD_2_LFPB_SID_RWY25_RNAV_INI	31 OCT 2024
AD-2.LFPB-5	31 OCT 2024	AD_2_LFPB_ADC_01	31 OCT 2024
AD-2.LFPB-6	31 OCT 2024	AD_2_LFPB_ADC_02	28 FEB 2019
AD-2.LFPB-7	28 DEC 2023	AD_2_LFPB_DATA_01	31 OCT 2024
AD-2.LFPB-8	15 JUN 2023	AD_2_LFPB_DATA_02	31 OCT 2024
AD-2.LFPB-9	18 APR 2024	AD_2_LFPB_DATA_03	31 OCT 2024
AD-2.LFPB-10	18 APR 2024	AD_2_LFPB_APDC_01	31 OCT 2024
AD-2.LFPB-11	18 APR 2024	AD_2_LFPB_GMC_01	20 MAR 2025
AD-2.LFPB-12	31 OCT 2024	AD_2_LFPB_GMC_02	20 MAR 2025
AD-2.LFPB-13	18 APR 2024	AD_2_LFPB_IAC_RWY_WEST_INA_RNAV_BANOX	21 MAR 2024
AD-2.LFPB-14	31 OCT 2024	AD_2_LFPB_IAC_RWY_WEST_INA_RNAV_MOBRO_MOPAR	21 MAR 2024
AD-2.LFPB-15	18 APR 2024	AD_2_LFPB_IAC_RWY_WEST_INA_RNAV_OKABO	21 MAR 2024
AD-2.LFPB-16	18 APR 2024	AD_2_LFPB_IAC_RWY_WEST_INA_RNAV_VEBEK	21 MAR 2024
AD-2.LFPB-17	31 OCT 2024	AD_2_LFPB_IAC_RWY07_FNA_RNP	06 OCT 2022
AD-2.LFPB-18	31 OCT 2024	AD_2_LFPB_DATA_RWY07_FNA_RNP_CODE	16 JUN 2022
AD-2.LFPB-19	31 OCT 2024	AD_2_LFPB_DATA_RWY07_RNP_FASDB	16 JUN 2022
AD-2.LFPB-20	31 OCT 2024	AD_2_LFPB_IAC_RWY07_INA_RNAV_BANOX	21 MAR 2024
AD-2.LFPB-21	31 OCT 2024	AD_2_LFPB_IAC_RWY07_INA_RNAV_KOLIV	20 MAR 2025
AD_2_LFPB_COM_01	15 JUN 2023	AD_2_LFPB_IAC_RWY07_INA_RNAV_OKABO	21 MAR 2024
AD_2_LFPB_AOC_RWY07-25	31 DEC 2020	AD_2_LFPB_IAC_RWY07_INA_RNAV_VEBEK	20 MAR 2025
AD_2_LFPB_AOC_RWY09	08 OCT 2020	AD_2_LFPB_DATA_RWY07_INA_RNAV_CODE_GNSS	21 MAR 2024
AD_2_LFPB_AOC_RWY21	25 FEB 2021	AD_2_LFPB_IAC_RWY03_VPT_A	08 OCT 2020
AD_2_LFPB_AMG_01	20 APR 2023	AD_2_LFPB_IAC_RWY03_VPT_C	08 OCT 2020
AD_2_LFPB_STAR_RWY_ALL_HLDGCONV_NORTH	08 OCT 2020	AD_2_LFPB_IAC_RWY07_FNA_ILS_CAT1_LOC	06 OCT 2022
AD_2_LFPB_STAR_RWY_ALL_HLDGCONV_SOUTH	08 OCT 2020	AD_2_LFPB_DATA_RWY07_FNA_ILS_CAT_1_LOC_CODE	16 JUN 2022
AD_2_LFPB_STAR_RWY07_RNAV_EPL_TRO	08 OCT 2020	AD_2_LFPB_IAC_RWY07_FNA_VOR	06 OCT 2022
AD_2_LFPB_STAR_RWY07_RNAV_EPL_RLP_DJL_PIBAT_MOU_TRO	24 MAR 2022	AD_2_LFPB_IAC_RWY21_VPT_B	29 DEC 2022
AD_2_LFPB_STAR_RWY07_RNAV_KEPER_ROMGO	28 DEC 2023	AD_2_LFPB_IAC_RWY25_FNA_RNP	29 DEC 2022
AD_2_LFPB_STAR_RWY07_RNAV_MATIX_MOPII_RENSA	08 OCT 2020	AD_2_LFPB_DATA_RWY25_FNA_RNP_CODE	08 OCT 2020
AD_2_LFPB_STAR_RWY07_RNAV_PEXIR_VELOL	21 MAR 2024	AD_2_LFPB_DATA_RWY25_INA_RNAV_CODE_GNSS	21 MAR 2024
AD_2_LFPB_DATA_STAR_RWY07_RNAV_CODE_01	28 DEC 2023	AD_2_LFPB_IAC_RWY25_LOC_A	29 DEC 2022
AD_2_LFPB_DATA_STAR_RWY07_RNAV_CODE_02	28 DEC 2023	AD_2_LFPB_IAC_RWY25_VPT_D	08 OCT 2020
AD_2_LFPB_STAR_RWY25-27_RNAV_EPL_TRO	08 OCT 2020	AD_2_LFPB_IAC_RWY27_FNA_RNP	06 OCT 2022
AD_2_LFPB_STAR_RWY25-27_RNAV_EPL_RLP_DJL_PIBAT_MOU_TRO	24 MAR 2022	AD_2_LFPB_DATA_RWY27_FNA_RNP_CODE	16 JUN 2022
AD_2_LFPB_STAR_RWY25-27_RNAV_KEPER_ROMGO	28 DEC 2023	AD_2_LFPB_DATA_RWY27_RNP_FASDB	16 JUN 2022
AD_2_LFPB_STAR_RWY25-27_RNAV_MATIX_MOPII_RENSA	08 OCT 2020	AD_2_LFPB_DATA_RWY27_INA_RNAV_CODE_GNSS	21 MAR 2024
AD_2_LFPB_STAR_RWY25-27_RNAV_PEXIR_VELOL	21 MAR 2024	AD_2_LFPB_IAC_RWY27_FNA_ILS_CAT1_LOC	06 OCT 2022
AD_2_LFPB_DATA_STAR_RWY25_RNAV_CODE_01	28 DEC 2023	AD_2_LFPB_DATA_RWY27_FNA_ILS_CAT_1_LOC_CODE	16 JUN 2022
AD_2_LFPB_DATA_STAR_RWY25_RNAV_CODE_02	28 DEC 2023		
AD_2_LFPB_DATA_STAR_RWY27_RNAV_CODE_01	28 DEC 2023	PARIS ORLY	
AD_2_LFPB_DATA_STAR_RWY27_RNAV_CODE_02	28 DEC 2023	AD-2.LFPO-1	20 MAR 2025
AD_2_LFPB_SID_RWY07-09-21_RNAV_EAST	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-2	20 FEB 2025
AD_2_LFPB_SID_RWY07-09-21_RNAV_NORTH	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-3	20 MAR 2025
AD_2_LFPB_SID_RWY07-09-21_RNAV_WEST	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-4	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY07-09-21_RNAV_SOUTH	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-5	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY09_RNAV_OIZOM_MONOT_DORDI	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-6	20 MAR 2025
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY07_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-7	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY07_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-8	20 MAR 2025
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY07_RNAV_CODE_03	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-9	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY07_RNAV_CODE_04	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-10	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY07_RNAV_CODE_05	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-11	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY07_RNAV_CODE_06	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-12	20 MAR 2025
AD_2_LFPB_SID_RWY09_RNAV_INSTR_01	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-13	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY09_RNAV_INSTR_02	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-14	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY09_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-15	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY09_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-16	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY09_RNAV_CODE_03	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-17	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY09_RNAV_CODE_04	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-18	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY09_RNAV_CODE_05	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-19	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY09_RNAV_CODE_06	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-20	20 MAR 2025
AD_2_LFPB_SID_RWY09_RNAV_INSTR_01	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-21	20 MAR 2025
AD_2_LFPB_SID_RWY09_RNAV_INSTR_02	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-22	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY09_RNAV_INSTR_03	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-23	20 MAR 2025
AD_2_LFPB_SID_RWY09_RNAV_INSTR_04	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-24	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY07-09_CONV_POGO_EAST_LFPN_LFPV_INSTR_01	20 MAR 2025	AD-2.LFPO-25	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY09_CONV_POGO_EAST_LFPN_LFPV_INSTR_01	20 MAR 2025	AD-2.LFPO-26	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY07-09_CONV_POGO_EAST_LFPN_LFPV	20 MAR 2025	AD-2.LFPO-27	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY21-25_RNAV_EAST	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-28	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY21-25_RNAV_NORTH	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-29	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY21-25_RNAV_WEST	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-30	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY21-25_RNAV_SOUTH	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-31	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY25_RNAV_OIZOM_MONOT_DORDI	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-32	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY21_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-33	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY21_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-34	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY21_RNAV_CODE_03	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-35	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY21_RNAV_CODE_04	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-36	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY21_RNAV_INSTR_01	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-37	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY21_RNAV_INSTR_02	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-38	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY21_RNAV_INSTR_03	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-39	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY21_RNAV_INSTR_04	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-40	31 OCT 2024
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY25_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-41	20 MAR 2025
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY25_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-42	20 MAR 2025
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY25_RNAV_CODE_03	31 OCT 2024	AD-2.LFPO-43	20 MAR 2025
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY25_RNAV_CODE_04	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_COM_01	10 AUG 2023
AD_2_LFPB_DATA_SID_RWY25_RNAV_CODE_05	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_AOC_RWY06-24	13 JUN 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY25_RNAV_INSTR_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_AOC_RWY07-25	13 JUN 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY25_RNAV_INSTR_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_AOC_RWY20	13 JUN 2024
AD_2_LFPB_SID_RWY25_RNAV_INSTR_03	31 OCT 2024		
AD_2_LFPB_SID_RWY25_RNAV_INSTR_04	31 OCT 2024		

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFPO_PATC_RWY06	20 MAR 2025	AD_2_LFPO_SID_RWY06-07_RNAV_POGO_LFPG_INSTR_01	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_PATC_RWY07	20 MAR 2025	AD_2_LFPO_SID_RWY20-24-25_RNAV_POGO_LFPG	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_PATC_RWY24	20 MAR 2025	AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY20-24-25_RNAV_POGO_LFPG_CODE_01	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_PATC_RWY25	20 MAR 2025	AD_2_LFPO_SID_RWY20-24-25_RNAV_POGO_LFPG_INSTR_01	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_AMG_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_SID_RWY06-07_RNAV_INI	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_STAR_RWY06_VPE_ILS	23 MAR 2023	AD_2_LFPO_SID_RWY20-24-25_RNAV_INI	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_STAR_RWY25_VPE_ILS	12 SEP 2019	AD_2_LFPO_ADC_01	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_STAR_RWY_ALL_HLDGCONV_NORTH	02 DEC 2021	AD_2_LFPO_ADC_02	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_STAR_RWY_ALL_HLDGCONV_SOUTH	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_DATA_01	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_STAR_RWY_ALL_RNAV_EPL_MOU	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_DATA_02	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_STAR_RWY02-06-07_RNAV_MATIX_MOPIIL_RENSA	07 SEP 2023	AD_2_LFPO_DATA_03	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_STAR_RWY02-06-07_RNAV_NIMER_AMB_LUMAN_BOBSA_CAD	27 JAN 2022	AD_2_LFPO_DATA_04	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_DATA_STAR_RWY02_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_APDC_01	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_DATA_STAR_RWY02_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_APDC_02	13 JUN 2024
AD_2_LFPO_DATA_STAR_RWY06_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_GMC_01	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_STAR_RWY06_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_GMC_02	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_DATA_STAR_RWY07_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_GMC_03	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_STAR_RWY07_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_GMC_04	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_STAR_RWY20-24-25_RNAV_MATIX_MOPIIL_RENSA	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY_EAST_INA_RNAV_MOLBA	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_STAR_RWY20-24-25_RNAV_NIMER_AMB_LUMAN_BOBSA_CAD	27 JAN 2022	AD_2_LFPO_IAC_RWY_EAST_INA_RNAV_ODILO	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_DATA_STAR_RWY20_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY_EAST_INA_RNAV_VEBEK	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_DATA_STAR_RWY20_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY_WEST_INA_RNAV_MOLBA	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_DATA_STAR_RWY24_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY_WEST_INA_RNAV_ODILO	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_DATA_STAR_RWY24_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY_WEST_INA_RNAV_VEBEK	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_DATA_STAR_RWY25_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY02_FNA_RNP	07 SEP 2023
AD_2_LFPO_DATA_STAR_RWY25_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_DATA_RWY02_FNA_RNP_CODE	08 OCT 2020
AD_2_LFPO_SID_RWY07_VPE_DEP	15 JUN 2023	AD_2_LFPO_DATA_RWY02_RNP_FASDB	12 SEP 2019
AD_2_LFPO_SID_RWY24_VPE_DEP	15 JUN 2023	AD_2_LFPO_DATA_RWY02_INA_RNAV_CODE_GNSS	21 MAR 2024
AD_2_LFPO_SID_RWY06-07_RNAV_NORTH	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY06_FNA_RNP	07 SEP 2023
AD_2_LFPO_SID_RWY06-07_RNAV_SOUTH	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_DATA_RWY06_FNA_RNP_CODE	29 DEC 2022
AD_2_LFPO_SID_RWY06-07_RNAV_EAST	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_DATA_RWY06_RNP_FASDB	29 DEC 2022
AD_2_LFPO_SID_RWY06-07_RNAV_WEST	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY06_INA_RNAV_ODILO	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_SID_RWY06-07_RNAV_OLZOM_MONOT_DORDI	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_DATA_RWY06_INA_RNAV_CODE_GNSS	13 JUN 2024
AD_2_LFPO_SID_RWY06_RNAV_NORTH_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFPO_IAC_RWY07_FNA_RNP	07 SEP 2023
AD_2_LFPO_SID_RWY06_RNAV_SOUTH_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFPO_DATA_RWY07_FNA_RNP_CODE	07 SEP 2023
AD_2_LFPO_SID_RWY06_RNAV_SOUTH_INSTR_02	20 MAR 2025	AD_2_LFPO_IAC_RWY02_FNA_ILS_CAT1_LOC	07 SEP 2023
AD_2_LFPO_SID_RWY06_RNAV_EAST_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFPO_DATA_RWY07_RNP_FASDB	30 NOV 2023
AD_2_LFPO_SID_RWY06_RNAV_WEST_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFPO_DATA_RWY07_INA_RNAV_CODE_GNSS	21 MAR 2024
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY06_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY06_FNA_ILS_CAT123_LOC	07 SEP 2023
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY06_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY07_FNA_ILS_CAT123_LOC	07 SEP 2023
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY06_RNAV_CODE_03	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_DATA_RWY07_FNA_ILS_CAT123_LOC_CODE	07 SEP 2023
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY06_RNAV_CODE_04	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY07_VPT_B	15 JUN 2023
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY06_RNAV_CODE_05	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY20_FNA_RNP	07 SEP 2023
AD_2_LFPO_SID_RWY07_RNAV_NORTH_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFPO_DATA_RWY20_FNA_RNP_CODE	19 MAY 2022
AD_2_LFPO_SID_RWY07_RNAV_SOUTH_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFPO_DATA_RWY20_INA_RNAV_CODE_GNSS	21 MAR 2024
AD_2_LFPO_SID_RWY07_RNAV_SOUTH_INSTR_02	20 MAR 2025	AD_2_LFPO_IAC_RWY24_FNA_RNP	07 SEP 2023
AD_2_LFPO_SID_RWY07_RNAV_EAST_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFPO_DATA_RWY24_FNA_RNP_CODE	08 OCT 2020
AD_2_LFPO_SID_RWY07_RNAV_WEST_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFPO_DATA_RWY24_RNP_FASDB	12 SEP 2019
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY07_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_DATA_RWY24_INA_RNAV_CODE_GNSS	21 MAR 2024
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY07_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY25_FNA_RNP	07 SEP 2023
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY07_RNAV_CODE_03	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_DATA_RWY25_FNA_RNP_CODE	03 NOV 2022
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY07_RNAV_CODE_04	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_DATA_RWY25_INA_RNAV_CODE_GNSS	21 MAR 2024
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY07_RNAV_CODE_05	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY24_FNA_ILS_CAT123_LOC	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_SID_RWY20-24-25_RNAV_NORTH	31 OCT 2024	AD_2_LFPO_IAC_RWY25_FNA_ILS_CAT123_LOC	31 OCT 2024
AD_2_LFPO_SID_RWY20-24-25_RNAV_SOUTH	31 OCT 2024	PARIS SACLAY VERSAILLES	
AD_2_LFPO_SID_RWY20-24-25_RNAV_EAST	31 OCT 2024	AD-2.LFPN-1	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY20-24-25_RNAV_WEST	31 OCT 2024	AD-2.LFPN-2	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY20-24-25_RNAV_OLZOM_MONOT_DORDI	31 OCT 2024	AD-2.LFPN-3	20 FEB 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY20_RNAV_NORTH_INSTR_01	31 OCT 2024	AD-2.LFPN-4	20 FEB 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY20_RNAV_SOUTH_INSTR_01	31 OCT 2024	AD-2.LFPN-5	20 FEB 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY20_RNAV_SOUTH_INSTR_02	31 OCT 2024	AD-2.LFPN-6	20 FEB 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY20_RNAV_EAST_INSTR_01	31 OCT 2024	AD-2.LFPN-7	20 FEB 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY20_RNAV_WEST_INSTR_01	31 OCT 2024	AD-2.LFPN-8	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY20_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD-2.LFPN-9	20 FEB 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY20_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD-2.LFPN-10	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY20_RNAV_CODE_03	31 OCT 2024	AD-2.LFPN-11	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY20_RNAV_CODE_04	31 OCT 2024	AD-2.LFPN-12	20 FEB 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY20_RNAV_CODE_05	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_COM_01	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY24_RNAV_NORTH_INSTR_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_STAR_RWY_ALL_RNAV_EPL_MOU	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY24_RNAV_SOUTH_INSTR_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_STAR_RWY_ALL_RNAV_NIMER_CAD	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY24_RNAV_SOUTH_INSTR_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_STAR_RWY07L-09_RNAV_MATIX_MOPIIL_RENSA	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY24_RNAV_EAST_INSTR_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_DATA_STAR_RWY07L_RNAV_CODE_01	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY24_RNAV_WEST_INSTR_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_DATA_STAR_RWY07L_RNAV_CODE_02	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY24_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_STAR_RWY25R-27_RNAV_MATIX_MOPIIL_RENSA	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY24_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_DATA_STAR_RWY25R_RNAV_CODE_01	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY24_RNAV_CODE_03	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_DATA_STAR_RWY25R_RNAV_CODE_02	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY24_RNAV_CODE_04	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_SID_RWY_ALL_RNAV_PACIQ	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY24_RNAV_CODE_05	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_SID_RWY_ALL_RNAV_PACIQ_INSTR_01	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY25_RNAV_NORTH_INSTR_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_SID_RWY07L_RNAV_NORTH	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY25_RNAV_SOUTH_INSTR_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_SID_RWY07L_RNAV_NORTH_INSTR_01	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY25_RNAV_SOUTH_INSTR_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_SID_RWY07L_RNAV_SOUTH	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY25_RNAV_EAST_INSTR_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_SID_RWY07L_RNAV_SOUTH_INSTR_01	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY25_RNAV_WEST_INSTR_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_SID_RWY07L_RNAV_SOUTH_INSTR_02	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY25_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_SID_RWY07L_RNAV_EAST	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY25_RNAV_CODE_02	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_SID_RWY07L_RNAV_EAST_INSTR_01	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY25_RNAV_CODE_03	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_SID_RWY07L_RNAV_WEST	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY25_RNAV_CODE_04	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_SID_RWY07L_RNAV_WEST_INSTR_01	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY25_RNAV_CODE_05	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_SID_RWY07L_RNAV_OLZOM_MONOT_DORDI	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_SID_RWY06-07_RNAV_POGO_LFPG	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_SID_RWY07L_RNAV_OLZOM_MONOT_DORDI_INSTR_01	20 MAR 2025
AD_2_LFPO_DATA_SID_RWY06-07_RNAV_POGO_LFPG_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFPN_DATA_SID_RWY07L_RNAV_CODE_01	20 MAR 2025

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFPN_DATA_SID_RWY07L_RNAV_CODE_02	20 MAR 2025	AD_2_LFBP_IAC_RWY31_FNA_NDB_Z	11 JUL 2024
AD_2_LFPN_DATA_SID_RWY07L_RNAV_CODE_03	20 MAR 2025	PERIGUEUX BASSILLAC	
AD_2_LFPN_DATA_SID_RWY07L_RNAV_CODE_04	20 MAR 2025	AD-2.LFBX-1	20 FEB 2025
AD_2_LFPN_DATA_SID_RWY07L_RNAV_CODE_05	20 MAR 2025	AD-2.LFBX-2	20 FEB 2025
AD_2_LFPN_DATA_SID_RWY07L_RNAV_CODE_06	20 MAR 2025	AD-2.LFBX-3	28 DEC 2023
AD_2_LFPN_SID_RWY25R_RNAV_NORTH	20 MAR 2025	AD-2.LFBX-4	20 FEB 2025
AD_2_LFPN_SID_RWY25R_RNAV_NORTH_INSTR_01	20 MAR 2025	AD-2.LFBX-5	20 FEB 2025
AD_2_LFPN_SID_RWY25R_RNAV_SOUTH	20 MAR 2025	AD-2.LFBX-6	20 FEB 2025
AD_2_LFPN_SID_RWY25R_RNAV_SOUTH_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFBX_ADC_01	08 AUG 2024
AD_2_LFPN_SID_RWY25R_RNAV_EAST	20 MAR 2025	AD_2_LFBX_DATA_01	16 MAY 2024
AD_2_LFPN_SID_RWY25R_RNAV_EAST_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFBX_IAC_RWY29_RNP	08 AUG 2024
AD_2_LFPN_SID_RWY25R_RNAV_WEST	20 MAR 2025	AD_2_LFBX_DATA_RWY29_RNP_CODE	28 DEC 2023
AD_2_LFPN_SID_RWY25R_RNAV_WEST_INSTR_01	20 MAR 2025	AD_2_LFBX_DATA_RWY29_RNP_FASDB	16 MAY 2024
AD_2_LFPN_DATA_SID_RWY25R_RNAV_CODE_01	20 MAR 2025	PERPIGNAN RIVESALTES	
AD_2_LFPN_DATA_SID_RWY25R_RNAV_CODE_02	20 MAR 2025	AD-2.LFMP-1	20 MAR 2025
AD_2_LFPN_DATA_SID_RWY25R_RNAV_CODE_03	20 MAR 2025	AD-2.LFMP-2	20 FEB 2025
AD_2_LFPN_DATA_SID_RWY25R_RNAV_CODE_04	20 MAR 2025	AD-2.LFMP-3	05 OCT 2023
AD_2_LFPN_DATA_SID_RWY25R_RNAV_CODE_05	20 MAR 2025	AD-2.LFMP-4	20 FEB 2025
AD_2_LFPN_DATA_SID_RWY25R_RNAV_CODE_06	20 MAR 2025	AD-2.LFMP-5	20 FEB 2025
AD_2_LFPN_SID_RWY25R_RNAV_OLZOM_MONOT_DORDI	20 MAR 2025	AD-2.LFMP-6	20 FEB 2025
AD_2_LFPN_SID_RWY25R_RNAV_OLZOM_MONOT_DORDI_INSTR_01	20 MAR 2025	AD-2.LFMP-7	20 FEB 2025
AD_2_LFPN_SID_RWY07L_RNAV_INI	20 MAR 2025	AD-2.LFMP-8	20 FEB 2025
AD_2_LFPN_SID_RWY25R_RNAV_INI	20 MAR 2025	AD-2.LFMP-9	20 FEB 2025
AD_2_LFPN_ADC_01	20 MAR 2025	AD-2.LFMP-10	20 FEB 2025
AD_2_LFPN_DATA_01	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_COM_01	11 JUL 2024
AD_2_LFPN_DATA_02	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_AOC_RWY15-33	28 JAN 2021
AD_2_LFPN_DATA_03	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_DATA_STAR_RWY15_RNAV_CODE_01	23 FEB 2023
AD_2_LFPN_APDC_01	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_STAR_RWY15_RNAV	11 JUL 2024
AD_2_LFPN_GMC_01	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_DATA_STAR_RWY33_RNAV_CODE_01	05 OCT 2023
AD_2_LFPN_IAC_RWY07L_FNA_RNP	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_STAR_RWY33_RNAV_CONV	11 JUL 2024
AD_2_LFPN_DATA_RWY07L_FNA_RNP_CODE	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_SID_RWY_ALL_RNAV	11 JUL 2024
AD_2_LFPN_DATA_RWY07L_RNP_FASDB	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_DATA_SID_RWY_ALL_RNAV_CODE	05 OCT 2023
AD_2_LFPN_IAC_RWY07L_INA_RNAV_MOLBA	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_SID_RWY_ALL_RNAV_INSTR_01	05 OCT 2023
AD_2_LFPN_IAC_RWY07L_INA_RNAV_ODILO	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_SID_RWY15_CONV	11 JUL 2024
AD_2_LFPN_IAC_RWY07L_INA_RNAV_VEBEK	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_SID_RWY15_CONV_INSTR_01	05 OCT 2023
AD_2_LFPN_DATA_RWY07L_INA_RNAV_CODE_01	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_SID_RWY33_CONV	11 JUL 2024
AD_2_LFPN_IAC_RWY07L_INA_CONV_ODILO	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_SID_RWY33_CONV_INSTR_01	05 OCT 2023
AD_2_LFPN_IAC_RWY07L_FNA_VOR_Z	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_DATA_DEP_OMNI_RWY_ALL_RNAV_CODE	05 OCT 2023
AD_2_LFPN_IAC_RWY25R_FNA_RNP	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_DEP_OMNI_RWY_ALL_RNAV	11 JUL 2024
AD_2_LFPN_DATA_RWY25R_FNA_RNP_CODE	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_ADC_01	11 JUL 2024
AD_2_LFPN_DATA_RWY25R_RNP_FASDB	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_GMC_01	11 JUL 2024
AD_2_LFPN_IAC_RWY25R_INA_RNAV_MOLBA	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_DATA_01	05 OCT 2023
AD_2_LFPN_IAC_RWY25R_INA_RNAV_ODILO	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_APDC_01	11 JUL 2024
AD_2_LFPN_IAC_RWY25R_INA_RNAV_VEBEK	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_APDC_02	05 NOV 2020
AD_2_LFPN_DATA_RWY25R_INA_RNAV_CODE_01	20 MAR 2025	AD_3_LFMP_IAC_RWY15_RNP	23 FEB 2023
AD_2_LFPN_IAC_RWY25R_INA_CONV_MOLBA	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_DATA_RWY15_RNP_CODE	28 JAN 2023
AD_2_LFPN_IAC_RWY25R_INA_CONV_ODILO	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_IAC_RWY15_VPT	23 FEB 2023
AD_2_LFPN_IAC_RWY25R_FNA_VOR_Z	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_IAC_RWY33_RNP_Y	23 FEB 2023
AD_2_LFPN_IAC_RWY25R_ILS_LOC	20 MAR 2025	AD_2_LFMP_DATA_RWY33_RNP_Y_CODE	23 FEB 2023
PAU PYRENEES		AD_3_LFMP_IAC_RWY33_RNP_Z	23 FEB 2023
AD-2.LFBP-1	11 JUL 2024	AD_2_LFMP_DATA_RWY33_RNP_Z_CODE	23 FEB 2023
AD-2.LFBP-2	20 FEB 2025	AD_2_LFMP_DATA_RWY33_RNP_Z_FASDB	05 OCT 2023
AD-2.LFBP-3	11 JUL 2024	AD_2_LFMP_IAC_RWY33_ILS_LOC	05 OCT 2023
AD-2.LFBP-4	20 FEB 2025	AD_2_LFMP_IAC_RWY33_VOR	11 JUL 2024
AD-2.LFBP-5	11 JUL 2024	POITIERS BIARD	
AD-2.LFBP-6	11 JUL 2024	AD-2.LFBI-1	11 JUL 2024
AD-2.LFBP-7	02 NOV 2023	AD-2.LFBI-2	20 FEB 2025
AD-2.LFBP-8	02 NOV 2023	AD-2.LFBI-3	20 FEB 2025
AD-2.LFBP-9	23 MAR 2023	AD-2.LFBI-4	20 FEB 2025
AD-2.LFBP-10	02 NOV 2023	AD-2.LFBI-5	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_AOC_RWY13-31	08 SEP 2022	AD-2.LFBI-6	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_PATC_RWY31	03 DEC 2020	AD-2.LFBI-7	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_ARC_01	17 APR 2025	AD-2.LFBI-8	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_MVA_01	11 JUL 2024	AD-2.LFBI-9	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_STAR_RWY_ALL_RNAV	11 JUL 2024	AD-2.LFBI-10	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	03 OCT 2024	AD_2_LFBI_AOC_RWY03-21	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_STAR_RWY_ALL_RNAV_INSTR_01	23 JUN 2016	AD_2_LFBI_ARC_01	17 APR 2025
AD_2_LFBP_STAR_RWY_ALL_CONV	11 JUL 2024	AD_2_LFBI_AMSR_01	17 APR 2025
AD_2_LFBP_STAR_RWY_ALL_CONV_INSTR_01	11 JUL 2024	AD_2_LFBI_STAR_RWY_ALL_CONV	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_SID_RWY_ALL_RNAV	11 JUL 2024	AD_2_LFBI_STAR_RWY03_RNAV	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_SID_RWY_ALL_CONV	11 JUL 2024	AD_2_LFBI_DATA_STAR_RWY03_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024
AD_2_LFBP_SID_RWY_ALL_CONV_INSTR_01	29 DEC 2022	AD_2_LFBI_STAR_RWY21_RNAV	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_SID_RWY_ALL_CONV_INSTR_02	29 DEC 2022	AD_2_LFBI_DATA_STAR_RWY21_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024
AD_2_LFBP_DATA_SID_RWY13_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024	AD_2_LFBI_SID_RWY03_RNAV	11 JUL 2024
AD_2_LFBP_SID_RWY13_RNAV_INSTR_01	29 DEC 2022	AD_2_LFBI_DATA_SID_RWY03_RNAV_CODE_01	02 NOV 2023
AD_2_LFBP_DATA_SID_RWY31_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024	AD_2_LFBI_SID_RWY03_RNAV_INSTR_01	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_SID_RWY31_RNAV_INSTR_01	29 DEC 2022	AD_2_LFBI_SID_RWY03_CONV	11 JUL 2024
AD_2_LFBP_ADC_01	03 OCT 2024	AD_2_LFBI_SID_RWY03_CONV_INSTR_01	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_DATA_01	11 JUL 2024	AD_2_LFBI_SID_RWY21_RNAV	11 JUL 2024
AD_2_LFBP_APDC_01	03 OCT 2024	AD_2_LFBI_DATA_SID_RWY21_RNAV_CODE_01	02 NOV 2023
AD_2_LFBP_IAC_RWY13_VPT_A	25 JAN 2024	AD_2_LFBI_SID_RWY21_RNAV_INSTR_01	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_IAC_RWY31_INA_RNAV_BAGRO	11 JUL 2024	AD_2_LFBI_SID_RWY21_CONV	11 JUL 2024
AD_2_LFBP_IAC_RWY31_INA_RNAV_OSVEG	03 OCT 2024	AD_2_LFBI_SID_RWY21_CONV_INSTR_01	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_IAC_RWY31_FNA_RNP	03 OCT 2024	AD_2_LFBI_ADC_01	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_DATA_RWY31_RNP_CODE	03 OCT 2024	AD_2_LFBI_DATA_01	02 NOV 2023
AD_2_LFBP_DATA_RWY31_RNP_FASDB	02 NOV 2023	AD_2_LFBI_APDC_01	11 JUL 2024
AD_2_LFBP_IAC_RWY31_FNA_ILS_CAT_1_2_3_LOC	11 JUL 2024	AD_2_LFBI_APDC_02	11 JUL 2024
AD_2_LFBP_IAC_RWY31_INA_CONV_PU	11 JUL 2024	AD_2_LFBI_IAC_RWY03_RNP	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_IAC_RWY31_NDB_X	11 JUL 2024	AD_2_LFBI_DATA_RWY03_RNP_CODE	20 FEB 2025
AD_2_LFBP_IAC_RWY31_NDB_Y	11 JUL 2024	AD_2_LFBI_DATA_RWY03_RNP_FASDB	02 NOV 2023

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFBI_IAC_RWY21_RNP	11 JUL 2024	AD-2.LFRN-7	20 FEB 2025
AD_2_LFBI_DATA_RWY21_RNP_CODE	20 FEB 2025	AD-2.LFRN-8	20 FEB 2025
AD_2_LFBI_DATA_RWY21_RNP_FASDB	13 AUG 2020	AD-2.LFRN-9	20 FEB 2025
AD_2_LFBI_IAC_RWY21_VOR_Y	20 FEB 2025	AD-2.LFRN-10	20 FEB 2025
AD_2_LFBI_IAC_RWY21_VOR_Z	20 FEB 2025	AD-2.LFRN-11	20 FEB 2025
PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN		AD-2.LFRN-12	20 FEB 2025
AD-2.LFPT-1	20 MAR 2025	AD_2_LFRN_COM_01	18 APR 2024
AD-2.LFPT-2	02 NOV 2023	AD_2_LFRN_AOC_RWY10-28	14 JUL 2022
AD-2.LFPT-3	20 FEB 2025	AD_2_LFRN_ARC_01	18 APR 2024
AD-2.LFPT-4	20 FEB 2025	AD_2_LFRN_MVA_01	18 APR 2024
AD-2.LFPT-5	20 FEB 2025	AD_2_LFRN_SID_RWY_ALL_OMNI_CONV_INSTR_01	24 MAR 2022
AD-2.LFPT-6	20 FEB 2025	AD_2_LFRN_SID_RWY10_RNAV	23 MAR 2023
AD-2.LFPT-7	20 FEB 2025	AD_2_LFRN_SID_RWY10_RNAV_GODAN5R	13 JUL 2023
AD-2.LFPT-8	20 FEB 2025	AD_2_LFRN_SID_RWY10_RNAV_GODAN5S	13 JUL 2023
AD-2.LFPT-9	20 FEB 2025	AD_2_LFRN_DATA_SID_RWY10_RNAV_CODE_01	13 JUL 2023
AD_2_LFPT_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	16 JUN 2022	AD_2_LFRN_SID_RWY10_RNAV_INSTR_01	13 JUL 2023
AD_2_LFPT_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_02	16 JUN 2022	AD_2_LFRN_SID_RWY28_RNAV	23 MAR 2023
AD_2_LFPT_STAR_RWY_ALL_RNAV_MATIX_MOPIL_DINAN_VEDUS_SONUR	07 SEP 2023	AD_2_LFRN_DATA_SID_RWY28_RNAV_CODE_01	23 MAR 2023
AD_2_LFPT_STAR_RWY_ALL_RNAV_PEXIR_VELOL	25 JAN 2024	AD_2_LFRN_SID_RWY28_RNAV_INSTR_01	23 MAR 2023
AD_2_LFPT_STAR_RWY_ALL_RNAV_TRO_RLP_TINIL	07 SEP 2023	AD_2_LFRN_ADC_01	02 NOV 2023
AD_2_LFPT_SID_RWY05-23_POGO_LFPN_LFPV_01_CONV	31 OCT 2024	AD_2_LFRN_GMC_01	02 NOV 2023
AD_2_LFPT_DATA_SID_RWY05-23_POGO_LFPN_LFPV_02_RNAV_CODE_01	31 OCT 2024	AD_2_LFRN_DATA_01	25 JAN 2024
AD_2_LFPT_SID_RWY05-23_POGO_LFPN_LFPV_01_CONV_INSTR_01	31 OCT 2024	AD_2_LFRN_APDC_01	18 APR 2024
AD_2_LFPT_SID_RWY05-23_POGO_LFPN_LFPV_02_RNAV_CONV	31 OCT 2024	AD_2_LFRN_APDC_02	18 APR 2024
AD_2_LFPT_SID_RWY05-23_POGO_LFPN_LFPV_02_RNAV_CONV_INSTR_01	31 OCT 2024	AD_2_LFRN_IAC_RWY10_RNP	02 NOV 2023
AD_2_LFPT_ADC_01	25 JAN 2024	AD_2_LFRN_DATA_RWY10_RNP_CODE	02 NOV 2023
AD_2_LFPT_DATA_01	29 DEC 2022	AD_2_LFRN_DATA_RWY10_RNP_FASDB	02 NOV 2023
AD_2_LFPT_DATA_02	16 JUN 2022	AD_2_LFRN_IAC_RWY10_INA_CONV_VOR	18 APR 2024
AD_2_LFPT_GMC_01	01 DEC 2022	AD_2_LFRN_IAC_RWY10_FNA_VOR	13 JUL 2023
AD_2_LFPT_DATA_RWY05_ILS_X_LOC_X_CODE	03 DEC 2020	AD_2_LFRN_IAC_RWY28_RNP	02 NOV 2023
AD_2_LFPT_DATA_RWY05_MOPAR_ILS_Y_CAT_1_LOC_Y_CODE	16 JUN 2022	AD_2_LFRN_DATA_RWY28_RNP_CODE	02 NOV 2023
AD_2_LFPT_IAC_RWY05_MOPAR_RNP_Y	25 JAN 2024	AD_2_LFRN_DATA_RWY28_RNP_FASDB	02 NOV 2023
AD_2_LFPT_DATA_RWY05_MOPAR_RNP_Y_CODE	16 JUN 2022	AD_2_LFRN_IAC_RWY28_INA_ILS_LOC_VOR	18 APR 2024
AD_2_LFPT_DATA_RWY05_MOPAR_RNP_Y_FASDB	16 JUN 2022	AD_2_LFRN_IAC_RWY28_FNA_ILS_LOC	25 JAN 2024
AD_2_LFPT_IAC_RWY05_OZHIS_RNP_Z	25 JAN 2024	AD_2_LFRN_IAC_RWY28_FNA_VOR	13 JUL 2023
AD_2_LFPT_DATA_RWY05_OZHIS_RNP_Z_CODE	16 JUN 2022	ROANNE	
AD_2_LFPT_DATA_RWY05_OZHIS_RNP_Z_FASDB	16 JUN 2022	AD-2.LFLO-1	20 MAR 2025
AD_2_LFPT_IAC_RWY05_VEXAV_RNP_X	25 JAN 2024	AD-2.LFLO-2	20 MAR 2025
AD_2_LFPT_DATA_RWY05_VEXAV_RNP_X_CODE	16 JUN 2022	AD-2.LFLO-3	20 MAR 2025
AD_2_LFPT_DATA_RWY05_VEXAV_RNP_X_FASDB	16 JUN 2022	AD-2.LFLO-4	20 MAR 2025
AD_2_LFPT_IAC_RWY23_MOPAR_OZHIS_RNP	25 JAN 2024	AD-2.LFLO-5	20 MAR 2025
AD_2_LFPT_DATA_RWY23_MOPAR_OZHIS_RNP_CODE	16 JUN 2022	AD_2_LFLO_ADC_01	20 MAR 2025
AD_2_LFPT_DATA_RWY23_MOPAR_OZHIS_RNP_FASDB	16 JUN 2022	AD_2_LFLO_DATA_01	20 MAR 2025
AD_2_LFPT_DATA_RWY23_RNP_FASDB	12 SEP 2019	AD_2_LFLO_DATA_RWY19_RNP_CODE	20 MAR 2025
AD_2_LFPT_IAC_RWY23_VPT	25 JAN 2024	AD_2_LFLO_IAC_RWY19_RNP	20 MAR 2025
QUIMPER PLUGUFFAN		AD_2_LFLO_IAC_RWY19_VOR	20 MAR 2025
AD-2.LFRQ-1	26 DEC 2024	ROCHEFORT CHARENTE-MARITIME	
AD-2.LFRQ-2	20 FEB 2025	AD-2.LFDN-1	23 JAN 2025
AD-2.LFRQ-3	28 NOV 2024	AD-2.LFDN-2	20 FEB 2025
AD-2.LFRQ-4	20 FEB 2025	AD-2.LFDN-3	20 FEB 2025
AD-2.LFRQ-5	20 FEB 2025	AD-2.LFDN-4	20 FEB 2025
AD-2.LFRQ-6	28 NOV 2024	AD-2.LFDN-5	20 FEB 2025
AD_2_LFRQ_AOC_RWY09-27	10 AUG 2023	AD_2_LFDN_AOC_RWY12-30	11 JUL 2024
AD_2_LFRQ_SID_RWY09_RNAV	11 JUL 2024	AD_2_LFDN_STAR_RWY12_RNAV	11 JUL 2024
AD_2_LFRQ_DATA_SID_RWY09_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024	AD_2_LFDN_DATA_STAR_RWY12_RNAV_CODE_01	25 JAN 2024
AD_2_LFRQ_SID_RWY09_RNAV_INSTR_01	11 JUL 2024	AD_2_LFDN_STAR_RWY30_RNAV	11 JUL 2024
AD_2_LFRQ_SID_RWY27_RNAV	11 JUL 2024	AD_2_LFDN_DATA_STAR_RWY30_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024
AD_2_LFRQ_DATA_SID_RWY27_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024	AD_2_LFDN_SID_RWY12_RNAV	11 JUL 2024
AD_2_LFRQ_SID_RWY27_RNAV_INSTR_01	11 JUL 2024	AD_2_LFDN_DATA_SID_RWY12_RNAV_CODE_01	25 JAN 2024
AD_2_LFRQ_ADC_01	28 NOV 2024	AD_2_LFDN_SID_RWY12_RNAV_INSTR_01	11 JUL 2024
AD_2_LFRQ_DATA_01	11 JUL 2024	AD_2_LFDN_SID_RWY30_RNAV	11 JUL 2024
AD_2_LFRQ_IAC_RWY09_RNP	16 JUN 2022	AD_2_LFDN_DATA_SID_RWY30_RNAV_CODE_01	25 JAN 2024
AD_2_LFRQ_DATA_RWY09_RNP_CODE	20 MAY 2021	AD_2_LFDN_SID_RWY30_RNAV_INSTR_01	11 JUL 2024
AD_2_LFRQ_DATA_RWY09_RNP_FASDB	20 MAY 2021	AD_2_LFDN_ADC_01	23 JAN 2025
AD_2_LFRQ_IAC_RWY27_RNP	28 NOV 2024	AD_2_LFDN_DATA_01	11 JUL 2024
AD_2_LFRQ_DATA_RWY27_RNP_CODE	20 MAY 2021	AD_2_LFDN_IAC_RWY12_RNP	11 JUL 2024
AD_2_LFRQ_DATA_RWY27_RNP_FASDB	20 MAY 2021	AD_2_LFDN_DATA_RWY12_RNP_CODE	25 JAN 2024
REIMS PRUNAY		AD_2_LFDN_DATA_RWY12_RNP_FASDB	24 FEB 2022
AD-2.LFQA-1	25 JAN 2024	AD_2_LFDN_IAC_RWY30_RNP	11 JUL 2024
AD-2.LFQA-2	20 FEB 2025	AD_2_LFDN_DATA_RWY30_RNP_CODE	25 JAN 2024
AD-2.LFQA-3	14 SEP 2017	AD_2_LFDN_DATA_RWY30_RNP_FASDB	10 OCT 2019
AD-2.LFQA-4	20 FEB 2025	RODEZ AVEYRON	
AD-2.LFQA-5	20 FEB 2025	AD-2.LFCR-1	20 FEB 2025
AD-2.LFQA-6	20 FEB 2025	AD-2.LFCR-2	03 OCT 2024
AD_2_LFQA_ADC_01	25 JAN 2024	AD-2.LFCR-3	20 FEB 2025
AD_2_LFQA_APDC_01	25 JAN 2024	AD-2.LFCR-4	20 FEB 2025
AD_2_LFQA_DATA_01	15 AUG 2019	AD-2.LFCR-5	20 FEB 2025
AD_2_LFQA_IAC_RWYALL_VOR_A	07 OCT 2021	AD-2.LFCR-6	20 FEB 2025
AD_2_LFQA_IAC_RWY07_RNP	25 JAN 2024	AD-2.LFCR-7	20 FEB 2025
AD_2_LFQA_DATA_RWY07_RNP_CODE	07 OCT 2021	AD-2.LFCR-8	20 FEB 2025
AD_2_LFQA_DATA_RWY07_RNP_FASDB	25 JAN 2024	AD-2.LFCR-9	20 FEB 2025
AD_2_LFQA_IAC_RWY25_RNP	07 OCT 2021	AD_2_LFCR_AOC_RWY13-31	11 JUL 2024
AD_2_LFQA_DATA_RWY25_RNP_CODE	07 OCT 2021	AD_2_LFCR_ARC_01	02 NOV 2023
RENNES SAINT JACQUES		AD_2_LFCR_DATA_STAR_RWY13_RNAV_CODE_01	26 DEC 2024
AD-2.LFRN-1	18 APR 2024	AD_2_LFCR_STAR_RWY13_RNAV	26 DEC 2024
AD-2.LFRN-2	18 APR 2024	AD_2_LFCR_DATA_STAR_RWY31_RNAV_CODE_01	26 DEC 2024
AD-2.LFRN-3	20 FEB 2025	AD_2_LFCR_STAR_RWY31_RNAV	26 DEC 2024
AD-2.LFRN-4	20 FEB 2025	AD_2_LFCR_DATA_SID_RWY13_RNAV_CODE_01	02 NOV 2023
AD-2.LFRN-5	20 FEB 2025	AD_2_LFCR_SID_RWY13_RNAV	26 DEC 2024
AD-2.LFRN-6	20 FEB 2025	AD_2_LFCR_SID_RWY13_RNAV_INSTR_01	02 NOV 2023

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFCR_DATA_SID_RWY31_RNAV_CODE_01	02 NOV 2023	AD_2_LFMH_DATA_RWY17_RNP_X_CODE	28 DEC 2023
AD_2_LFCR_SID_RWY31_RNAV	26 DEC 2024	AD_2_LFMH_IAC_RWY17_RNP_Y	26 DEC 2024
AD_2_LFCR_SID_RWY31_RNAV_INSTR_01	02 NOV 2023	AD_2_LFMH_DATA_RWY17_RNP_Y_CODE	28 DEC 2023
AD_2_LFCR_ADC_01	11 JUL 2024	AD_2_LFMH_IAC_RWY17_RNP_Z	26 DEC 2024
AD_2_LFCR_DATA_01	28 DEC 2023	AD_2_LFMH_DATA_RWY17_RNP_Z_CODE	28 DEC 2023
AD_2_LFCR_APDC_01	26 DEC 2024	AD_2_LFMH_DATA_RWY17_RNP_Z_FASDB	10 OCT 2019
AD_2_LFCR_APDC_02	26 DEC 2024	AD_2_LFMH_IAC_RWY35_RNP	26 DEC 2024
AD_2_LFCR_IAC_RWY13_RNP	26 DEC 2024	AD_2_LFMH_DATA_RWY35_RNP_CODE	28 DEC 2023
AD_2_LFCR_DATA_RWY13_RNP_CODE	26 DEC 2024	AD_2_LFMH_DATA_RWY35_RNP_FASDB	10 OCT 2019
AD_2_LFCR_DATA_RWY13_RNP_FASDB	28 DEC 2023	SAINT NAZAIRE MONTOIR	
AD_2_LFCR_IAC_RWY13_VPT	11 JUL 2024	AD-2.LFRZ-1	28 NOV 2024
AD_2_LFCR_IAC_RWY31_RNP	26 DEC 2024	AD-2.LFRZ-2	28 NOV 2024
AD_2_LFCR_DATA_RWY31_RNP_CODE	26 DEC 2024	AD-2.LFRZ-3	20 FEB 2025
AD_2_LFCR_DATA_RWY31_RNP_FASDB	28 DEC 2023	AD-2.LFRZ-4	20 FEB 2025
AD_2_LFCR_IAC_RWY31_ILS_LOC	26 DEC 2024	AD-2.LFRZ-5	28 NOV 2024
ROUEN VALLEE DE SEINE		AD-2.LFRZ-6	28 NOV 2024
AD-2.LFOP-1	11 JUL 2024	AD-2.LFRZ-7	18 APR 2024
AD-2.LFOP-2	11 JUL 2024	AD_2_LFRZ_AOC_RWY07-25	16 JUN 2022
AD-2.LFOP-3	20 FEB 2025	AD_2_LFRZ_SID_RWY07_RNAV	10 AUG 2023
AD-2.LFOP-4	28 DEC 2023	AD_2_LFRZ_DATA_SID_RWY07_RNAV_CODE_01	10 SEP 2020
AD-2.LFOP-5	20 FEB 2025	AD_2_LFRZ_SID_RWY07_RNAV_INSTR_01	10 SEP 2020
AD-2.LFOP-6	20 FEB 2025	AD_2_LFRZ_SID_RWY25_RNAV	10 AUG 2023
AD-2.LFOP-7	18 APR 2024	AD_2_LFRZ_DATA_SID_RWY25_RNAV_CODE_01	03 DEC 2020
AD-2.LFOP-8	11 JUL 2024	AD_2_LFRZ_SID_RWY25_RNAV_INSTR_01	03 DEC 2020
AD_2_LFOP_AOC_RWY04-22	06 OCT 2022	AD_2_LFRZ_ADC_01	16 JUN 2022
AD_2_LFOP_DATA_STAR_RWY04_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024	AD_2_LFRZ_DATA_01	28 NOV 2024
AD_2_LFOP_STAR_RWY04_RNAV	11 JUL 2024	AD_2_LFRZ_GMC_01	18 APR 2024
AD_2_LFOP_DATA_STAR_RWY22_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024	AD_2_LFRZ_IAC_RWY07_VPT	16 JUN 2022
AD_2_LFOP_STAR_RWY22_RNAV	11 JUL 2024	AD_2_LFRZ_IAC_RWY25_RNP	20 MAY 2021
AD_2_LFOP_DATA_SID_RWY04_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024	AD_2_LFRZ_DATA_RWY25_RNP_CODE	10 SEP 2020
AD_2_LFOP_SID_RWY04_RNAV	11 JUL 2024	AD_2_LFRZ_DATA_RWY25_RNP_FASDB	23 APR 2020
AD_2_LFOP_SID_RWY04_RNAV_INSTR_01	11 JUL 2024	AD_2_LFRZ_IAC_RWY25_NDB	20 MAY 2021
AD_2_LFOP_DATA_SID_RWY22_RNAV_CODE_01	11 JUL 2024	SAINT YAN	
AD_2_LFOP_SID_RWY22_RNAV	11 JUL 2024	AD-2.LFLN-1	20 MAR 2025
AD_2_LFOP_SID_RWY22_RNAV_INSTR_01	11 JUL 2024	AD-2.LFLN-2	20 FEB 2025
AD_2_LFOP_ADC_01	11 JUL 2024	AD-2.LFLN-3	01 DEC 2022
AD_2_LFOP_DATA_01	11 JUL 2024	AD-2.LFLN-4	17 APR 2025
AD_2_LFOP_APDC_01	30 JAN 2020	AD-2.LFLN-5	20 MAR 2025
AD_2_LFOP_GMC_01	18 JUN 2020	AD-2.LFLN-6	19 MAY 2022
AD_2_LFOP_IAC_RWY04_RNP	11 JUL 2024	AD-2.LFLN-7	11 JUL 2024
AD_2_LFOP_DATA_RWY04_RNP_CODE	11 JUL 2024	AD-2.LFLN-8	11 JUL 2024
AD_2_LFOP_IAC_RWY22_RNP	11 JUL 2024	AD_2_LFLN_COM_01	15 AUG 2019
AD_2_LFOP_DATA_RWY22_RNP_CODE	11 JUL 2024	AD_2_LFLN_ARC_01	11 JUL 2024
AD_2_LFOP_DATA_RWY22_RNP_FASDB	18 APR 2024	AD_2_LFLN_AMG_01	27 JAN 2022
AD_2_LFOP_IAC_RWY22_ILS_Y_LOC_Y	11 JUL 2024	AD_2_LFLN_STAR_RWY_ALL_CONV	11 JUL 2024
AD_2_LFOP_IAC_RWY22_ILS_Z_LOC_Z	11 JUL 2024	AD_2_LFLN_SID_RWY15L_CONV	19 MAY 2022
AD_2_LFOP_DATA_RWY22_ILS_Z_LOC_Z_CODE	18 APR 2024	AD_2_LFLN_SID_RWY15L_CONV_INSTR_01	11 JUL 2024
AD_2_LFOP_IAC_RWY22_VOR	11 JUL 2024	AD_2_LFLN_SID_RWY33R_CONV	10 SEP 2020
ROYAN MEDI5		AD_2_LFLN_SID_RWY33R_CONV_INSTR_01	11 JUL 2024
AD-2.LFCY-1	08 AUG 2024	AD_2_LFLN_SID_RWY15L-33R_CONV_INI	19 MAY 2022
AD-2.LFCY-2	20 FEB 2025	AD_2_LFLN_ADC_01	11 JUL 2024
AD-2.LFCY-3	24 MAY 2018	AD_2_LFLN_DATA_01	19 MAY 2022
AD-2.LFCY-4	20 FEB 2025	AD_2_LFLN_APDC_01	11 JUL 2024
AD-2.LFCY-5	20 FEB 2025	AD_2_LFLN_GMC_01	27 JAN 2022
AD-2.LFCY-6	20 FEB 2025	AD_2_LFLN_IAC_RWY15L_RNP	11 JUL 2024
AD_2_LFCY_ADC_01	08 AUG 2024	AD_2_LFLN_DATA_RWY15L_RNP_CODE	10 SEP 2020
AD_2_LFCY_DATA_01	28 DEC 2023	AD_2_LFLN_DATA_RWY15L_RNP_FASDB	27 JAN 2022
AD_2_LFCY_IAC_RWY28_RNP	08 AUG 2024	AD_2_LFLN_IAC_RWY33R_RNP	27 JAN 2022
AD_2_LFCY_DATA_RWY28_RNP_CODE	28 DEC 2023	AD_2_LFLN_DATA_RWY33R_RNP_CODE	10 SEP 2020
AD_2_LFCY_DATA_RWY28_RNP_FASDB	28 DEC 2023	AD_2_LFLN_DATA_RWY33R_RNP_FASDB	27 JAN 2022
SAINT BRIEUC ARMOR		AD_2_LFLN_IAC_RWY33R_INA_CONV_ROA_SN	10 SEP 2020
AD-2.LFRT-1	03 OCT 2024	AD_2_LFLN_IAC_RWY33R_FNA_ILS_Y_LOC_Y	27 JAN 2022
AD-2.LFRT-2	20 FEB 2025	AD_2_LFLN_IAC_RWY33R_FNA_ILS_Z_LOC_Z	11 JUL 2024
AD-2.LFRT-3	13 JUN 2024	AD_2_LFLN_IAC_RWY33R_FNA_NDB_Y	27 JAN 2022
AD-2.LFRT-4	20 FEB 2025	AD_2_LFLN_IAC_RWY33R_FNA_NDB_Z	27 JAN 2022
AD-2.LFRT-5	20 FEB 2025	AD_2_LFLN_IAC_RWY33R_LOC_X	11 JUL 2024
AD_2_LFRT_ADC_01	03 OCT 2024	STRASBOURG ENTZHEIM	
AD_2_LFRT_DATA_01	03 OCT 2024	AD-2.LFST-1	05 SEP 2024
AD_2_LFRT_IAC_RWY24_RNP	03 OCT 2024	AD-2.LFST-2	17 JUN 2021
AD_2_LFRT_DATA_RWY24_RNP_CODE	13 JUN 2024	AD-2.LFST-3	20 FEB 2025
AD_2_LFRT_DATA_RWY24_RNP_FASDB	10 OCT 2019	AD-2.LFST-4	05 SEP 2024
SAINT ETIENNE LOIRE		AD-2.LFST-5	20 FEB 2025
AD-2.LFMH-1	20 MAR 2025	AD-2.LFST-6	20 FEB 2025
AD-2.LFMH-2	26 DEC 2024	AD-2.LFST-7	20 FEB 2025
AD-2.LFMH-3	20 FEB 2025	AD-2.LFST-8	20 FEB 2025
AD-2.LFMH-4	26 DEC 2024	AD-2.LFST-9	20 FEB 2025
AD-2.LFMH-5	20 MAR 2025	AD-2.LFST-10	20 FEB 2025
AD-2.LFMH-6	20 MAR 2025	AD-2.LFST-11	20 FEB 2025
AD-2.LFMH-7	26 DEC 2024	AD-2.LFST-12	20 FEB 2025
AD-2.LFMH-8	26 DEC 2024	AD-2.LFST-13	20 FEB 2025
AD_2_LFMH_AOC_RWY17-35	03 NOV 2022	AD-2.LFST-14	20 FEB 2025
AD_2_LFMH_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	28 DEC 2023	AD_2_LFST_MIA_TEXT_01	05 SEP 2024
AD_2_LFMH_DATA_STAR_RWY_ALL_RNAV	26 DEC 2024	AD_2_LFST_MIA_TEXT_02	05 SEP 2024
AD_2_LFMH_SID_RWY_ALL_RNAV	26 DEC 2024	AD_2_LFST_MIA_TEXT_03	05 SEP 2024
AD_2_LFMH_DATA_SID_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	28 DEC 2023	AD_2_LFST_COM_01	28 NOV 2024
AD_2_LFMH_SID_RWY_ALL_RNAV_INSTR_01	28 DEC 2023	AD_2_LFST_AOC_RWY_05-23	05 SEP 2024
AD_2_LFMH_ADC_01	26 DEC 2024	AD_2_LFST_PATC_RWY05	08 OCT 2020
AD_2_LFMH_DATA_01	26 DEC 2024	AD_2_LFST_PATC_RWY23	08 OCT 2020
AD_2_LFMH_APDC_01	07 DEC 2017	AD_2_LFST_ARC_01	28 NOV 2024
AD_2_LFMH_IAC_RWY17_RNP_X	26 DEC 2024	AD_2_LFST_AMSR_01	28 NOV 2024

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFST_STAR_RNAV_EDSB_RWY03-21_EDTL_RWY03-21	28 NOV 2024	AD-2.LFBO-15	26 DEC 2024
AD_2_LFST_DATA_STAR_RNAV_EDSB_RWY03-21_EDTL_RWY03-21_CODE_01	28 NOV 2024	AD-2.LFBO-16	02 NOV 2023
AD_2_LFST_DATA_STAR_RWY05_RNAV_CODE_01	28 NOV 2024	AD-2.LFBO-17	02 NOV 2023
AD_2_LFST_STAR_RWY05_RNAV	28 NOV 2024	AD-2.LFBO-18	26 DEC 2024
AD_2_LFST_STAR_RWY05_CONV	28 NOV 2024	AD-2.LFBO-19	26 DEC 2024
AD_2_LFST_DATA_STAR_RWY23_RNAV_CODE_01	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_ADC_TEXT01	05 SEP 2024
AD_2_LFST_STAR_RWY23_RNAV	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_TEXT_01	02 NOV 2023
AD_2_LFST_STAR_RWY23_CONV	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_TEXT_02	26 DEC 2024
AD_2_LFST_SID_RWY05_RNAV	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_TEXT_03	05 SEP 2024
AD_2_LFST_DATA_SID_RWY05_RNAV_CODE_01	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_MIA_TEXT_01	22 FEB 2024
AD_2_LFST_SID_RWY05_RNAV_INSTR_01	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_MIA_TEXT_02	22 FEB 2024
AD_2_LFST_SID_RWY05_CONV	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_MIA_TEXT_03	26 DEC 2024
AD_2_LFST_SID_RWY05_CONV_INSTR_01	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_AOC_RWY14L-32R	17 JUN 2021
AD_2_LFST_SID_RWY23_RNAV	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_AOC_RWY14R-32L	17 JUN 2021
AD_2_LFST_DATA_SID_RWY23_RNAV_CODE_01	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_PATC_RWY_14R	17 JUN 2021
AD_2_LFST_SID_RWY23_RNAV_INSTR_01	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_AMSR_01	22 FEB 2024
AD_2_LFST_SID_RWY23_CONV	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_STAR_RWY14_HLDGCONV	05 SEP 2024
AD_2_LFST_SID_RWY23_CONV_INSTR_01	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_DATA_STAR_RWY14_RNAV_CODE_01	26 DEC 2024
AD_2_LFST_SID_RWY23_CONV_INSTR_02	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_STAR_RWY14_RNAV	26 DEC 2024
AD_2_LFST_ADC_01	05 SEP 2024	AD_2_LFBO_STAR_RWY32_HLDGCONV	05 SEP 2024
AD_2_LFST_DATA_01	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_DATA_STAR_RWY32_RNAV_CODE_01	05 SEP 2024
AD_2_LFST_DATA_02	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_STAR_RWY32_RNAV	26 DEC 2024
AD_2_LFST_APDC_01	05 SEP 2024	AD_2_LFBO_SID_RWY14L-14R_RNAV	26 DEC 2024
AD_2_LFST_APDC_02	05 SEP 2024	AD_2_LFBO_DATA_SID_RWY14L-14R_RNAV_CODE_01	05 SEP 2024
AD_2_LFST_IAC_RWY05_FNA_RNP	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_DATA_SID_RWY14L-14R_RNAV_CODE_02	05 SEP 2024
AD_2_LFST_DATA_RWY05_FNA_RNP_CODE	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_SID_RWY14L-14R_RNAV_INSTR_01	26 DEC 2024
AD_2_LFST_DATA_RWY05_RNP_FASDB	05 DEC 2019	AD_2_LFBO_SID_RWY14L-14R_RNAV_INSTR_02	26 DEC 2024
AD_2_LFST_IAC_RWY05_INA_RNAV_ILS_LOC	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_SID_RWY14L-14R_RNAV_INSTR_03	26 DEC 2024
AD_2_LFST_DATA_RWY05_INA_RNAV_CODE	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_SID_RWY14L-14R_RNAV_INI	05 SEP 2024
AD_2_LFST_IAC_RWY05_ILS_LOC	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_DATA_SID_RWY_NORTH_RNAV_CODE_01	17 JUN 2021
AD_2_LFST_IAC_RWY05_VOR	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_SID_RWY14L-14R_CONV	26 DEC 2024
AD_2_LFST_IAC_RWY23_FNA_RNP	08 SEP 2022	AD_2_LFBO_SID_RWY14L-14R_CONV_INSTR_01	26 DEC 2024
AD_2_LFST_DATA_RWY23_FNA_RNP_CODE	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_SID_RWY14L-14R_CONV_INSTR_02	26 DEC 2024
AD_2_LFST_DATA_RWY23_RNP_FASDB	05 DEC 2019	AD_2_LFBO_SID_RWY14L-14R_CONV_INI	26 DEC 2024
AD_2_LFST_IAC_RWY23_FNA_ILS_CAT123_LOC	07 SEP 2023	AD_2_LFBO_DATA_SID_RWY32L-32R_RNAV_CODE_01	05 SEP 2024
AD_2_LFST_IAC_RWY23_FNA_VOR	07 SEP 2023	AD_2_LFBO_DATA_SID_RWY32L-32R_RNAV_CODE_02	05 SEP 2024
AD_2_LFST_IAC_RWY23_INA_RNAV_ILS_LOC	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_DATA_SID_RWY32L-32R_RNAV	26 DEC 2024
AD_2_LFST_DATA_RWY23_INA_RNAV_CODE	28 NOV 2024	AD_2_LFBO_SID_RWY32L-32R_RNAV_INI	05 SEP 2024
AD_2_LFST_IAC_RWY23_INA_ILS_LOC_VOR	07 SEP 2023	AD_2_LFBO_SID_RWY32L-32R_RNAV_INSTR_01	26 DEC 2024
TARBES LOURDES PYRENEES		AD_2_LFBO_SID_RWY32L-32R_RNAV_INSTR_02	26 DEC 2024
AD-2.LFBT-1	29 DEC 2022	AD_2_LFBO_ADC_01	26 DEC 2024
AD-2.LFBT-2	29 DEC 2022	AD_2_LFBO_DATA_01	26 DEC 2024
AD-2.LFBT-3	29 DEC 2022	AD_2_LFBO_DATA_02	26 DEC 2024
AD-2.LFBT-4	20 FEB 2025	AD_2_LFBO_DATA_03	26 DEC 2024
AD-2.LFBT-5	20 FEB 2025	AD_2_LFBO_APDC_01	05 SEP 2024
AD-2.LFBT-6	11 JUL 2024	AD_2_LFBO_APDC_02	26 DEC 2024
AD-2.LFBT-7	11 JUL 2024	AD_2_LFBO_APDC_03	28 NOV 2024
AD-2.LFBT-8	11 JUL 2024	AD_2_LFBO_GMC_01	05 SEP 2024
AD-2.LFBT-9	11 JUL 2024	AD_2_LFBO_GMC_02	05 SEP 2024
AD_2_LFBT_MIA_TEXT_01	08 OCT 2020	AD_2_LFBO_GMC_03	05 SEP 2024
AD_2_LFBT_MIA_TEXT_02	08 OCT 2020	AD_2_LFBO_GMC_04	26 DEC 2024
AD_2_LFBT_AOC_RWY02-20	03 DEC 2020	AD_2_LFBO_IAC_RWY14L_INA_GNSS	26 DEC 2024
AD_2_LFBT_SID_RWY_ALL_RNAV	11 JUL 2024	AD_2_LFBO_DATA_RWY14L_INA_CODE_GNSS	26 DEC 2024
AD_2_LFBT_DATA_SID_RWY02_RNAV_CODE	29 DEC 2022	AD_2_LFBO_IAC_RWY14L_FNA_RNP	05 SEP 2024
AD_2_LFBT_SID_RWY02_RNAV_INSTR_01	29 DEC 2022	AD_2_LFBO_DATA_RWY14L_FNA_RNP_CODE	05 SEP 2024
AD_2_LFBT_SID_RWY_ALL_CONV	11 JUL 2024	AD_2_LFBO_DATA_RWY14L_RNP_FASDB	22 FEB 2024
AD_2_LFBT_SID_RWY_ALL_CONV_INSTR_01	29 DEC 2022	AD_2_LFBO_IAC_RWY14R_INA_GNSS	26 DEC 2024
AD_2_LFBT_SID_RWY_ALL_CONV_INSTR_02	03 DEC 2020	AD_2_LFBO_DATA_RWY14R_INA_CODE_GNSS	26 DEC 2024
AD_2_LFBT_DATA_SID_RWY20_RNAV_CODE	29 DEC 2022	AD_2_LFBO_IAC_RWY14L_FNA_ILS_LOC	05 SEP 2024
AD_2_LFBT_SID_RWY20_RNAV_INSTR_01	29 DEC 2022	AD_2_LFBO_IAC_RWY14L_FNA_VOR	05 SEP 2024
AD_2_LFBT_ADC_01	11 JUL 2024	AD_2_LFBO_IAC_RWY14L_VPT	17 JUN 2021
AD_2_LFBT_DATA_01	11 JUL 2024	AD_2_LFBO_IAC_RWY14R_FNA_RNP	05 SEP 2024
AD_2_LFBT_APDC_01	02 NOV 2023	AD_2_LFBO_DATA_RWY14R_FNA_RNP_CODE	05 SEP 2024
AD_2_LFBT_IAC_RWY02_VPT	02 NOV 2023	AD_2_LFBO_DATA_RWY14R_RNP_FASDB	22 FEB 2024
AD_2_LFBT_IAC_RWY20_RNP	11 JUL 2024	AD_2_LFBO_IAC_RWY14R_FNA_ILS_CAT_1_2_3_LOC	05 SEP 2024
AD_2_LFBT_DATA_RWY20_RNP_CODE	11 JUL 2024	AD_2_LFBO_IAC_RWY14R_FNA_VOR	05 SEP 2024
AD_2_LFBT_DATA_RWY20_RNP_FASDB	02 NOV 2023	AD_2_LFBO_IAC_RWY32L_INA_GNSS	26 DEC 2024
AD_2_LFBT_IAC_RWY20_ILS_Y_LOC_Y_MINIMA	28 APR 2016	AD_2_LFBO_DATA_RWY32L_INA_CODE_GNSS	26 DEC 2024
AD_2_LFBT_IAC_RWY20_ILS_Y_LOC_Y	02 NOV 2023	AD_2_LFBO_IAC_RWY32L_FNA_RNP	22 FEB 2024
AD_2_LFBT_IAC_RWY20_ILS_Z_LOC_Z_MINIMA	28 APR 2016	AD_2_LFBO_DATA_RWY32L_FNA_RNP_CODE	22 FEB 2024
AD_2_LFBT_IAC_RWY20_ILS_Z_LOC_Z	11 JUL 2024	AD_2_LFBO_DATA_RWY32L_RNP_FASDB	22 FEB 2024
AD_2_LFBT_IAC_RWY20_NDB_Y	02 NOV 2023	AD_2_LFBO_IAC_RWY32R_INA_GNSS	26 DEC 2024
AD_2_LFBT_IAC_RWY20_NDB_Z	26 DEC 2024	AD_2_LFBO_DATA_RWY32R_INA_CODE_GNSS	26 DEC 2024
AD_2_LFBT_IAC_RWY20_NDB_Z_MINIMA	14 SEP 2017	AD_2_LFBO_IAC_RWY32L_FNA_ILS_LOC	17 JUN 2021
AD_2_LFBT_IAC_RWY20_RNP_MINIMA	15 AUG 2019	AD_2_LFBO_IAC_RWY32L_FNA_VOR	17 JUN 2021
TOULOUSE BLAGNAC		AD_2_LFBO_IAC_RWY32R_FNA_RNP	22 FEB 2024
AD-2.LFBO-1	28 DEC 2023	AD_2_LFBO_DATA_RWY32R_FNA_RNP_CODE	22 FEB 2024
AD-2.LFBO-2	22 FEB 2024	AD_2_LFBO_DATA_RWY32R_RNP_FASDB	22 FEB 2024
AD-2.LFBO-3	20 FEB 2025	AD_2_LFBO_IAC_RWY32R_FNA_ILS_LOC	17 JUN 2021
AD-2.LFBO-4	26 DEC 2024	AD_2_LFBO_IAC_RWY32R_FNA_VOR	17 JUN 2021
AD-2.LFBO-5	28 DEC 2023	AD_2_LFBO_IAC_RWY32R_VPT	17 JUN 2021
AD-2.LFBO-6	20 FEB 2025	TOULOUSE FRANCAZAL	
AD-2.LFBO-7	26 DEC 2024	AD-2.LFBF-1	20 FEB 2025
AD-2.LFBO-8	28 NOV 2024	AD-2.LFBF-2	20 FEB 2025
AD-2.LFBO-9	05 SEP 2024	AD-2.LFBF-3	22 FEB 2024
AD-2.LFBO-10	26 DEC 2024	AD-2.LFBF-4	20 FEB 2025
AD-2.LFBO-11	26 DEC 2024	AD-2.LFBF-5	20 FEB 2025
AD-2.LFBO-12	02 NOV 2023	AD-2.LFBF-6	20 FEB 2025
AD-2.LFBO-13	26 DEC 2024	AD_2_LFBF_AOC_RWY11-29	07 OCT 2021
AD-2.LFBO-14	26 DEC 2024	AD_2_LFBF_DATA_STAR_RWY11_RNAV_CODE_01	05 SEP 2024

MIAC 1 LISTE DE CONTRÔLE

17 APR 2025

AMDT 05/25

VOLET	DATE	VOLET	DATE
AD_2_LFBF_STAR_RWY11_RNAV	28 NOV 2024	VALENCIENNES DENAIN	
AD_2_LFBF_DATA_STAR_RWY29_RNAV_CODE_01	05 SEP 2024	AD-2.LFAV-1	20 FEB 2025
AD_2_LFBF_STAR_RWY29_RNAV	28 NOV 2024	AD-2.LFAV-2	20 FEB 2025
AD_2_LFBF_DATA_SID_RWY11_RNAV_CODE_01	20 FEB 2025	AD-2.LFAV-3	20 FEB 2025
AD_2_LFBF_SID_RWY11_CONV	20 FEB 2025	AD-2.LFAV-4	17 APR 2025
AD_2_LFBF_SID_RWY11_CONV_INSTR_01	20 FEB 2025	AD-2.LFAV-5	20 FEB 2025
AD_2_LFBF_SID_RWY11_RNAV_INI	20 FEB 2025	AD-2.LFAV-6	20 FEB 2025
AD_2_LFBF_SID_RWY11_RNAV_INSTR_01	20 FEB 2025	AD_2_LFAV_ADC_01	03 OCT 2024
AD_2_LFBF_DATA_SID_RWY29_RNAV_CODE_01	20 FEB 2025	AD_2_LFAV_DATA_01	03 OCT 2024
AD_2_LFBF_SID_RWY29_RNAV_INI	20 FEB 2025	AD_2_LFAV_IAC_RWY11_RNP	03 OCT 2024
AD_2_LFBF_SID_RWY29_RNAV_INSTR_01	20 FEB 2025	AD_2_LFAV_DATA_RWY11_RNP_CODE	29 DEC 2022
AD_2_LFBF_SID_RWY_ALL_RNAV	20 FEB 2025	AD_2_LFAV_DATA_RWY11_RNP_FASDB	10 SEP 2020
AD_2_LFBF_ADC_01	05 SEP 2024	AD_2_LFAV_IAC_RWY29_RNP	03 OCT 2024
AD_2_LFBF_DATA_01	20 FEB 2025	AD_2_LFAV_DATA_RWY29_RNP_CODE	29 DEC 2022
AD_2_LFBF_IAC_RWY11_RNP	28 NOV 2024	AD_2_LFAV_DATA_RWY29_RNP_FASDB	10 SEP 2020
AD_2_LFBF_DATA_RWY11_RNP_CODE	28 NOV 2024	VANNES MEUCON	
AD_2_LFBF_DATA_RWY11_RNP_FASDB	07 OCT 2021	AD-2.LFRV-1	20 MAR 2025
AD_2_LFBF_IAC_RWY11_NDB	05 SEP 2024	AD-2.LFRV-2	20 FEB 2025
AD_2_LFBF_IAC_RWY29_RNP	28 NOV 2024	AD-2.LFRV-3	28 NOV 2024
AD_2_LFBF_DATA_RWY29_RNP_CODE	05 SEP 2024	AD-2.LFRV-4	20 MAR 2025
AD_2_LFBF_DATA_RWY29_RNP_FASDB	07 OCT 2021	AD-2.LFRV-5	20 MAR 2025
AD_2_LFBF_IAC_RWY29_NDB_Y	05 SEP 2024	AD-2.LFRV-6	20 MAR 2025
AD_2_LFBF_IAC_RWY29_NDB_Z	05 SEP 2024	AD_2_LFRV_ADC_01	28 NOV 2024
TOURS VAL DE LOIRE		AD_2_LFRV_DATA_01	26 JAN 2023
AD-2.LFOT-1	31 OCT 2024	AD_2_LFRV_APDC_01	06 OCT 2022
AD-2.LFOT-2	20 FEB 2025	AD_2_LFRV_IAC_RWY04_RNP	28 NOV 2024
AD-2.LFOT-3	20 FEB 2025	AD_2_LFRV_DATA_RWY04_RNP_CODE	26 JAN 2023
AD-2.LFOT-4	31 OCT 2024	AD_2_LFRV_DATA_RWY04_RNP_FASDB	26 JAN 2023
AD-2.LFOT-5	31 OCT 2024	AD_2_LFRV_IAC_RWY22_RNP	28 NOV 2024
AD-2.LFOT-6	07 SEP 2023	AD_2_LFRV_DATA_RWY22_RNP_CODE	26 JAN 2023
AD_2_LFOT_AOC_RWY02-20	31 OCT 2024	AD_2_LFRV_DATA_RWY22_RNP_FASDB	26 JAN 2023
AD_2_LFOT_DATA_STAR_RWY02_RNAV_CODE_01	14 JUL 2022	VICHY CHARMEIL	
AD_2_LFOT_STAR_RWY02_RNAV_OMARI-SOPIL-VANAD	14 JUL 2022	AD-2.LFLV-1	20 MAR 2025
AD_2_LFOT_DATA_STAR_RWY20_RNAV_CODE_01	14 JUL 2022	AD-2.LFLV-2	20 FEB 2025
AD_2_LFOT_STAR_RWY20_RNAV_OMARI-SOPIL-VANAD	14 JUL 2022	AD-2.LFLV-3	20 FEB 2025
AD_2_LFOT_DATA_SID_RWY_ALL_RNAV_CODE_01	14 JUL 2022	AD-2.LFLV-4	20 FEB 2025
AD_2_LFOT_SID_RWY_ALL_RNAV_OMARI-SOPIL-VANAD	14 JUL 2022	AD-2.LFLV-5	20 FEB 2025
AD_2_LFOT_SID_RWY02_RNAV_OMARI_SOPIL_VANAD_INSTR_01	14 JUL 2022	AD_2_LFLV_AOC_RWY01	27 JAN 2022
AD_2_LFOT_SID_RWY20_RNAV_OMARI_SOPIL_VANAD_INSTR_01	14 JUL 2022	AD_2_LFLV_ADC_01	26 DEC 2024
AD_2_LFOT_ADC_01	31 OCT 2024	AD_2_LFLV_DATA_01	26 DEC 2024
AD_2_LFOT_APDC_01	07 SEP 2023	AD_2_LFLV_IAC_RWY01_RNP	26 DEC 2024
AD_2_LFOT_DATA_01	14 JUL 2022	AD_2_LFLV_DATA_RWY01_RNP_CODE	26 DEC 2024
AD_2_LFOT_IAC_RWY02_RNP	14 JUL 2022	AD_2_LFLV_DATA_RWY01_RNP_FASDB	10 OCT 2019
AD_2_LFOT_DATA_RWY02_RNP_CODE	14 JUL 2022	VILLEFRANCHE TARARE	
AD_2_LFOT_IAC_RWY20_RNP	14 JUL 2022	AD-2.LFHV-1	20 FEB 2025
AD_2_LFOT_DATA_RWY20_RNP_CODE	14 JUL 2022	AD-2.LFHV-2	20 FEB 2025
AD_2_LFOT_DATA_RWY02_RNP_FASDB	14 JUL 2022	AD-2.LFHV-3	20 FEB 2025
AD_2_LFOT_DATA_RWY20_RNP_FASDB	14 JUL 2022	AD-2.LFHV-4	20 FEB 2025
TROYES BARBEREY		AD-2.LFHV-5	20 FEB 2025
AD-2.LFQB-1	20 MAR 2025	AD-2.LFHV-6	20 FEB 2025
AD-2.LFQB-2	20 FEB 2025	AD_2_LFHV_ADC_01	05 SEP 2024
AD-2.LFQB-3	08 SEP 2022	AD_2_LFHV_DATA_01	05 SEP 2024
AD-2.LFQB-4	20 MAR 2025	AD_2_LFHV_DATA_RWY18_RNP_A_CODE	05 SEP 2024
AD-2.LFQB-5	20 MAR 2025	AD_2_LFHV_IAC_RWY18_RNP_A	05 SEP 2024
AD-2.LFQB-6	20 MAR 2025		
AD_2_LFQB_STAR_RWY_ALL_CONV	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_STAR_RWY17_RNAV	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_DATA_STAR_RWY17_RNAV_CODE_01	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_STAR_RWY35_RNAV	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_DATA_STAR_RWY35_RNAV_CODE_01	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_SID_RWY17_CONV	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_SID_RWY17_CONV_INSTR_01	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_SID_RWY35_CONV	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_SID_RWY35_CONV_INSTR_01	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_ADC_01	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_DATA_01	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_IAC_RWY17_RNP	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_DATA_RWY17_RNP_CODE	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_DATA_RWY17_RNP_FASDB	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_IAC_RWY17_NDB	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_IAC_RWY35_RNP	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_DATA_RWY35_RNP_CODE	03 OCT 2024		
AD_2_LFQB_DATA_RWY35_RNP_FASDB	03 OCT 2024		
VALENCE CHABEUIL			
AD-2.LFLU-1	20 MAR 2025		
AD-2.LFLU-2	20 FEB 2025		
AD-2.LFLU-3	22 FEB 2024		
AD-2.LFLU-4	20 FEB 2025		
AD-2.LFLU-5	20 FEB 2025		
AD-2.LFLU-6	22 FEB 2024		
AD-2.LFLU-7	28 NOV 2024		
AD-2.LFLU-8	28 NOV 2024		
AD_2_LFLU_ADC_01	28 NOV 2024		
AD_2_LFLU_DATA_01	22 FEB 2024		
AD_2_LFLU_IAC_RWY01_RNP	28 NOV 2024		
AD_2_LFLU_DATA_RWY01_RNP_CODE	16 MAY 2024		
AD_2_LFLU_DATA_RWY01_RNP_FASDB	27 FEB 2020		
AD_2_LFLU_IAC_RWY19_RNP	28 NOV 2024		
AD_2_LFLU_DATA_RWY19_RNP_CODE	16 MAY 2024		
AD_2_LFLU_DATA_RWY19_RNP_FASDB	22 FEB 2024		

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS <i>ATS routes</i>	Observations <i>Remarks</i>
KUKOR	46°32'30.6"N 003°07'45.0"E	G21	FRA(I): LFFRASW; FRA(D): LFFRASW, LFBK
KUNAV	50°30'53.7"N 001°03'56.2"E	N20 , T421 , UT421	
KUPIM	40°20'04.0"N 007°17'52.0"E	M986 , Z924	FRA(ID): LFFRASE, LIEA, FL195-660
KUPOL	47°37'14.0"N 004°33'22.0"E		
KURIR	44°43'31.9"N 004°54'01.4"E	A6 , T123 , UT123 , UT183 , UY16 , UY23	
KURIS	47°35'59.0"N 001°31'03.0"W	A532 , UN482 , UN872 , T15 , UT176	
KUSEK	47°42'22.0"N 002°34'16.0"E	G54	FRA(A): LFFRASW, LFLX
KUTAN	47°48'27.0"N 004°15'23.0"E	R11	
KUTEX	50°35'52.0"N 003°07'11.0"E	UY873	
KUVEB	49°38'33.4"N 000°14'42.8"E		
KUVIV	48°23'29.0"N 002°42'06.0"E	UL194	
LABAL	46°01'39.0"N 003°21'18.0"E		FRA(A): LFFRASW, LFHV, LFLI, LFLS, LFLY
LABAP	44°36'54.0"N 000°50'00.0"W		
LABIG	48°44'58.4"N 002°45'32.9"E		
LABUL	48°17'57.0"N 001°53'22.0"W	A25 , R14	
LACAZ	43°26'17.7"N 005°12'59.1"E	G701 , Q302 , Z152	
LACOU	44°17'48.4"N 000°54'15.8"E	A34 , G39 , T258	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBE; FRA(D): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR, LFCC
LADAV	48°17'33.4"N 000°53'50.3"W		
LAFOP	45°53'40.0"N 006°32'02.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
LAKOB	46°53'00.0"N 003°05'46.0"E		FRA(I): LFFRASW
LALAT	43°23'55.0"N 005°56'11.6"E		
LALGO	43°02'31.9"N 000°15'10.0"E		
LALKU	48°11'47.5"N 001°04'56.1"W		
LALMO	47°49'22.4"N 003°09'32.0"W		
LALTA	43°11'01.2"N 000°10'42.5"E		
LALUX	48°17'11.0"N 002°24'32.0"E	R161	
LAMDO	45°33'20.0"N 006°09'09.0"E	T47	
LAMUR	46°34'46.8"N 007°13'53.0"E	Z67	
LAMUT	47°07'06.0"N 002°59'05.0"E	A3	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFGM, LFGN, LFHA, LFHQ, LFHY, LFKM, LFLC, LFLN, LFLO, LFLV, LFLZ, LFQF
LANET	42°42'10.0"N 003°06'25.6"E		
LANKO	43°13'38.0"N 006°00'52.0"E	G7	
LANOM	48°17'16.2"N 001°02'25.0"W		
LANVI	48°18'42.0"N 005°47'50.0"E		FRA(D): LFFRAE, LFOB, LFPB, LFPG, LFPT
LAPAT	45°30'01.0"N 005°33'29.0"E		
LAPAX	48°29'54.7"N 002°23'32.7"E		
LAPEX	47°00'00.0"N 008°00'00.0"W	UN470	FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
LAPOS	44°20'24.0"N 000°51'36.0"W		FRA(AD): LFFRASW, LFBC, LFBS
LAPOX	48°06'52.4"N 001°57'17.8"W		
LAPRO	43°25'00.0"N 002°51'27.1"E		
LAPUB	45°15'42.6"N 003°37'13.1"E		
LARDU	49°03'15.2"N 000°31'40.3"E		
LARLA	49°22'41.0"N 007°07'15.0"W		FRA(EX): LFFRANW, FL245-660
LAROK	46°42'39.0"N 001°26'01.0"W		
LARON	46°13'39.0"N 002°11'54.0"E	G21 , V13	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBK, LFBU; FRA(D): LFFRASW, LFBK
LARPO	49°06'29.8"N 002°35'22.6"E		
LARSU	44°40'06.4"N 004°55'17.6"E		
LASAT	48°09'32.2"N 006°41'02.9"E	A242 , N491	FRA(IA): LFFRAE, LFGB, LFBS, LSMA, LSMD, LSME, LSZB, LSZC, LSZG; FRA(ID): LFFRAE, LFGW, LFJL, LFJY, LFQE, LFSG, LFSN, LFSO
LASBO	43°36'19.1"N 001°33'03.7"E		
LASEV	45°58'52.0"N 002°15'41.0"E	V15	
LASIV	48°54'03.3"N 004°13'37.0"E	UL161	
LASUN	47°24'50.5"N 007°32'14.7"E	T51	

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS <i>ATS routes</i>	Observations <i>Remarks</i>
NINAL	49°36'18.6"N 002°31'50.0"E		
NINIS	46°17'01.0"N 004°24'00.0"E		
NINTU	46°08'50.1"N 005°33'10.9"E	N869 , UN869	
NINUN	44°46'06.7"N 003°33'46.3"E	G53 , UN871	FRA(X): LFFRASW
NIPLO	46°18'49.7"N 000°04'42.3"W		
NIPOR	49°06'58.0"N 004°00'34.0"E	UH101 , J10	
NIRAP	46°28'04.3"N 000°10'12.3"W		
NIRDO	43°08'44.0"N 008°26'05.0"E	G116 , P856 , UP991	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
NISAR	44°29'43.0"N 005°04'17.0"E	UY22	
NISEK	41°02'01.0"N 007°45'34.0"E	M732 , UM732 , T175	
NITAR	49°55'11.7"N 002°14'11.0"E	UQ220 , UT10 , UY376	
NITEM	47°25'49.0"N 001°48'23.0"W		
NITEP	49°24'42.0"N 004°13'12.0"E	UN857	
NIVDA	41°14'36.0"N 006°34'07.0"E	UM732 , Y19	FRA(IA): LFFRASE, LIEA, FL195-660
NIVIN	46°42'52.0"N 005°51'58.0"E		
NOGAT	44°39'52.3"N 004°50'11.0"E		
NOKVI	48°51'27.6"N 003°51'15.9"W		FRA(A): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFEC, LFRL, LFRU, LFRO, FL195-660
NOLVI	40°43'54.0"N 005°57'23.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
NOQAS	45°13'11.3"N 004°14'22.1"E	UM616 , UM728	FRA(EX): LFFRASW
NORBU	48°44'30.1"N 004°25'23.1"W		FRA(D): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFEC, LFRL, LFRO, LFRU, LFRT, FL195-660
NORKA	42°57'11.0"N 008°47'29.0"E	A3 , G116	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
NORMI	46°53'46.0"N 002°05'31.0"W	A5 , UN26 , UN867 , UN873 , R14	
NORON	45°29'05.0"N 000°40'39.0"E	R10	
NOSDU	49°42'19.8"N 001°05'56.1"W		
NOSTA	43°49'09.9"N 007°45'18.7"E		FRA(X): LFFRASE, FL195-660
NOVAN	46°19'20.0"N 003°41'57.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
NOZHU	49°41'41.1"N 003°45'52.5"W		FRA(X): LFFRANW, FL195-660
NUBVO	49°04'37.0"N 003°12'29.0"E		
NUCIF	47°05'20.0"N 004°46'06.0"E	UM129	FRA(EX): LFFRAC
NUGVA	45°15'48.4"N 002°23'46.7"W		
NUMLO	51°05'07.7"N 002°08'43.4"E		
NURMO	49°49'34.0"N 002°45'19.0"E	UL613 , N874 , UN874 , UZ474	
NUSBA	46°06'24.0"N 005°42'48.0"E	UZ66	
NUVNU	47°17'45.6"N 000°43'49.1"W		
OBAKI	48°21'57.0"N 006°25'50.0"E		
OBAMO	48°27'37.7"N 002°29'16.6"E		
OBATO	48°04'01.0"N 000°15'00.0"W	A53 , UL976 , UM163 , UN873	
OBIGO	45°13'13.0"N 006°24'41.0"E	UY11	
OBIMO	48°36'32.6"N 003°48'00.4"W		
OBIVA	50°11'01.0"N 002°30'24.0"E	R50	
OBJEQ	46°48'14.0"N 002°24'01.0"W		
OBLAD	41°48'36.0"N 005°00'48.0"E	UM154	FRA(IA): LFFRASE, LFMQ, LFMA, LFMV, LFML, LFMI, LFMY, LFMO, LFTH, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFMQ, LFMA, LFMV, LFML, LFMI, LFMY, LFMO, FL195-660
OBLOC	44°40'36.5"N 000°09'10.5"W	A25 , G39 , R10 , T19 , T616 , V14	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBE, LFBM; FRA(D): LFFRASW, LFBD, LFBE, LFBM
OBOBI	49°21'20.0"N 003°04'50.0"E		
OBOBO	41°51'53.0"N 008°26'42.0"E	L978 , Z154	
OBORN	48°27'43.0"N 007°12'06.0"E	R11 , R112 , V17	FRA(I): LFFRAE
OBOTA	43°22'35.9"N 006°59'54.9"E		
OBUKO	45°42'49.1"N 000°24'12.7"E		
OBURO	47°39'06.0"N 004°15'53.0"E	UH10 , UZ124	
OBZAM	44°41'04.0"N 000°21'43.9"W		
OCSID	44°41'55.1"N 000°42'53.1"W		
OCWOF	43°38'00.0"N 002°52'00.0"E		
ODADI	43°44'01.3"N 004°12'51.5"E		
ODAKA	40°14'07.0"N 006°33'43.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660

AD 2 LFKJ.19

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied Root ALT	Portée Coverage	RDH (pente) (slope)	Situation Location	
LOC 02 (I.A.1)	AC	110.3 MHz	H24	41°55'57.7"N 008°48'28.5"E	17 ft			022°/368 m DTHR 20	(1)
GP 02		335 MHz	H24	41°54'53.6"N 008°47'55.0"E	10 ft		15.5 m/51 ft (3°)	045°/350 m THR 02	(2)
DME 02		CH 40X	H24	41°54'53.6"N 008°47'55.0"E	51 ft	25NM FL250		045°/350 m THR 02	(3)

(1) Couverture limitée à 15° à droite de l'axe. / Coverage limited to 15°, right of the axis.

(2) Coordonnées provisoires / Temporary coordinates

(3) Coordonnées provisoires / Temporary coordinates

AD 2 LFKJ.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*20.1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION
AERIENNE

20.1 AIR TRAFFIC CONTROL UNITS

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

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

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

20.2 ALTIMETER SETTING

L'altitude de transition en TMA AJACCIO est de 5000 ft.

The transition altitude within AJACCIO TMA is 5000 ft.

Le niveau de transition en TMA AJACCIO est calculé par AJACCIO APP.

The transition level within AJACCIO TMA is calculated by AJACCIO APP.

20.3 ACTIVITES SPECIFIQUES

20.3 SPECIAL ACTIVITIES

20.3.1 Entraînement IFR

20.3.1 IFR training flight

PPR Chef CA PN 48 HR

Par courriel : temps-reel.ajaccio@aviation-civile.gouv.fr

PPR from ATC manager PN 48 HR

By e-mail : temps-reel.ajaccio@aviation-civile.gouv.fr

Vols soumis à restriction du 01/05 ou 30/09 les SAM, DIM et JF.

Flights are subject to restriction on SAT, SUN and public HOL from May 1st to September 30th.

20.4 PROCEDURES RADAR

20.4 RADAR PROCEDURES

AJACCIO utilise les fonctions de surveillance, d'assistance et guidage radar pour rendre les services de contrôle, d'information, et d'alerte.

AJACCIO uses radar monitoring, assistance and guiding functions for providing alert, information and control services.

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

21.1 RWY 02 et RWY 20

21.1 RWY 02 and RWY 20

Jusqu'à 400 ft AAL, adopter la pente maximale. Ensuite, afficher la poussée moindre bruit jusqu'à 3000 ft.

Up to 400 ft AAL, adopt the maximum climb gradient. Then set up the noise abatement thrust up to 3000 ft.

AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE

Carte régionale

Area chart

FIS : AJACCIO Information 119.825

ACC : MARSEILLE Contrôle / Control FREQ des secteurs/sectors

ATIS : AJACCIO 126.930

FIGARI 118.730

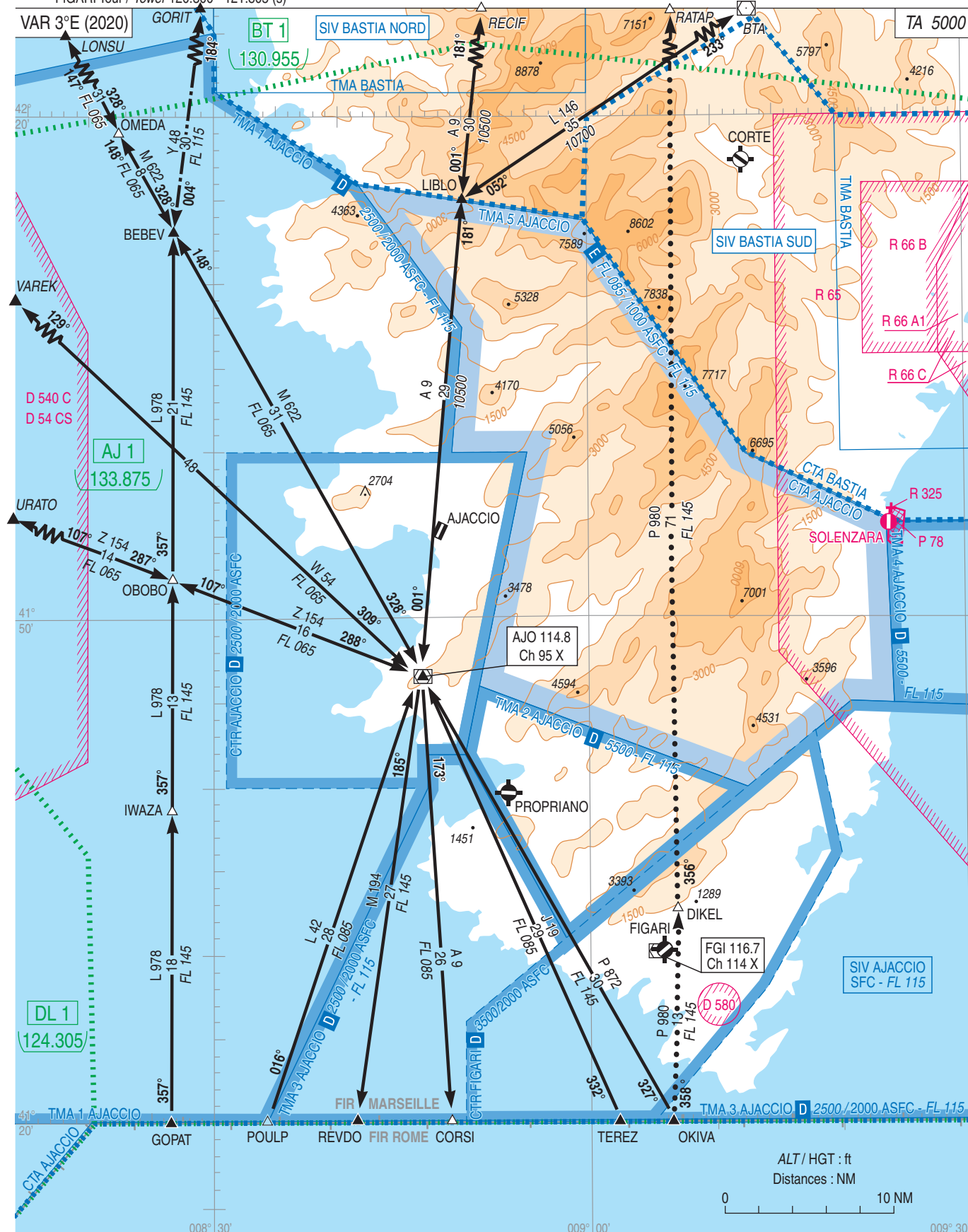
APP : AJACCIO Approche / Approach 121.050 - 127.780

TWR : AJACCIO Tour / Tower 118.075

FIGARI Tour / Tower 120.300 - 121.805 (s)

sur instruction ATC seulement
on ATC instruction only

..... AWY RNAV



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE

Instrument approach

CAT A B C D

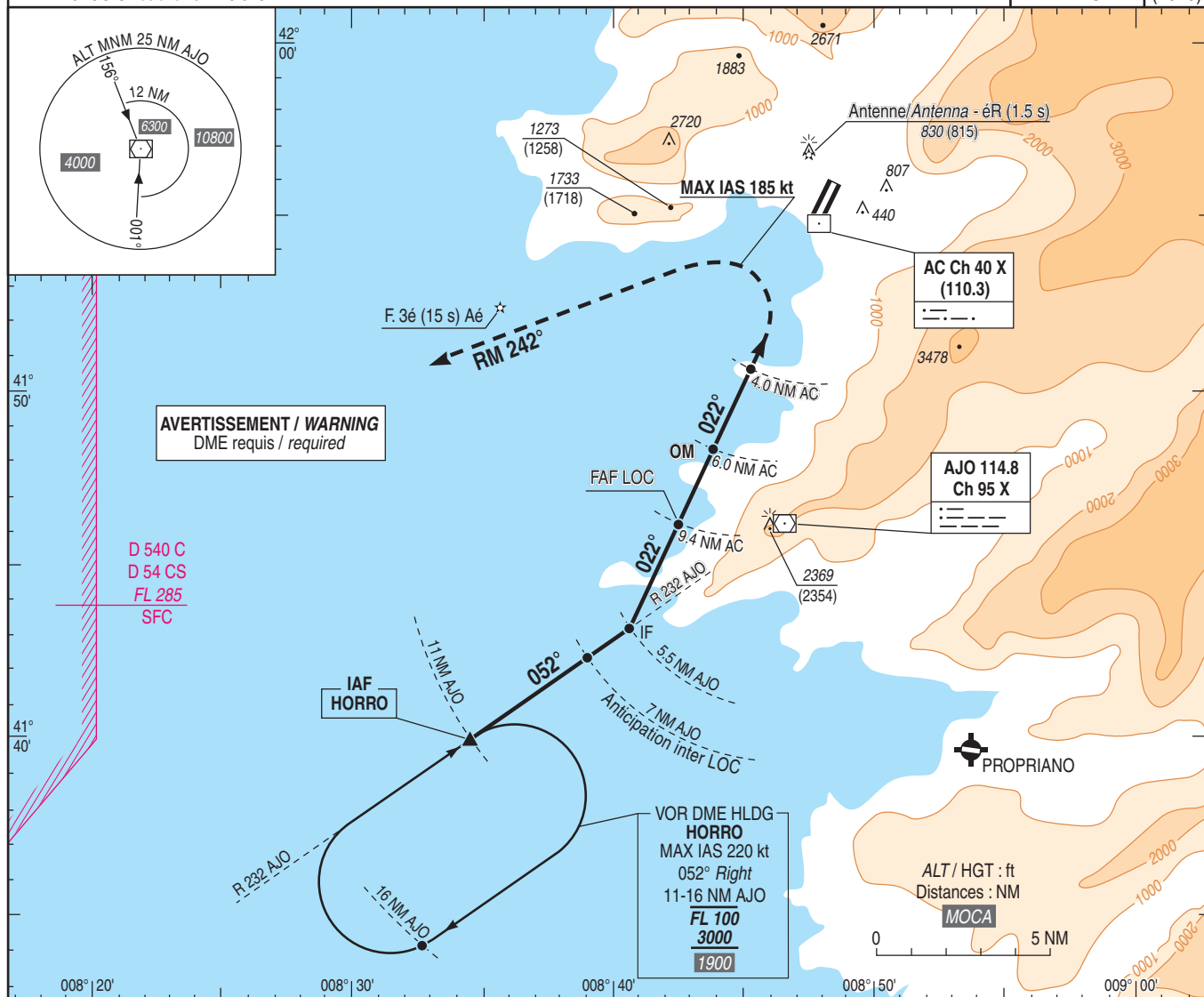
ALT AD : 19, THR : 15 (1 hPa)

ILS Z ou/or LOC Z RWY 02

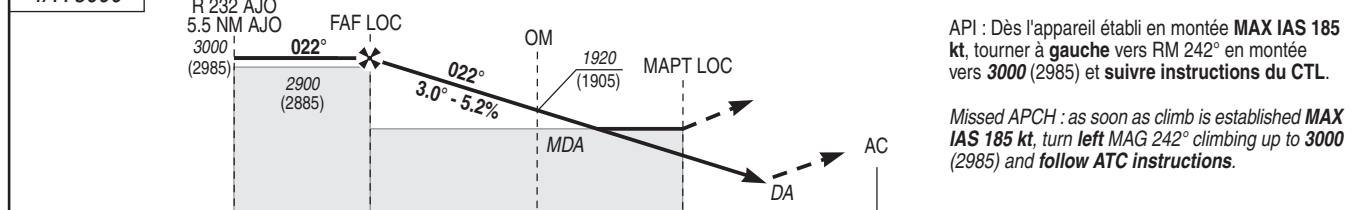
ATIS AJACCIO : 126.930

APP : AJACCIO Approche/Approach 121.050 - 127.780

TWR : AJACCIO Tour/Tower 118.075

ILS-DME
AC 110.3
RDH : 51VAR
3°E
(2020)

TA : 5000



API : Dès l'appareil établi en montée MAX IAS 185 kt, tourner à gauche vers RM 242° en montée vers 3000 (2985) et suivre instructions du CTL.

Missed APCH : as soon as climb is established MAX IAS 185 kt, turn left MAG 242° climbing up to 3000 (2985) and follow ATC instructions.

→ THR (NM) 12.9 9.2 5.8 3.8 0
→ DME AC (NM) 13.1 9.4 6.0 4.0 0

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 (1) API 2.5%			LOC Z + DME AC (1) API 2.5%			MVL/Circling ILS (2) (3)		MVL/Circling LOC (2) (3)		DME AC					
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS	NM	9	8	7	6	5
A	1100 (1080)	1500	1076	1290 (1270)		1270	1140 (1120)	1500	1290 (1270)		ALT	2880	2560	2240	1920	1600
B	1110 (1090)	1500	1088	1290 (1270)		1270	1200 (1190)	1600	1290 (1270)		(HGT)	(2865)	(2545)	(2225)	(1905)	(1585)
C	1390 (1380)	2400	1373	1390 (1380)	5000	1373	2800 (2780)	2400	2800 (2780)	5000						
D	1400 (1390)	2400	1383	1400 (1390)		1383	3000 (2990)	3600	3000 (2990)							

Observations/Remarks : (1) Pour MNM particuliers, voir feuillet complémentaire / For special MNM, see further page.

(2) HJ seulement et interdites à l'Est de la piste / HJ only and prohibited East of RWY.

(3) IAS MAX 185 kt.

FAF - MAPT	5.4 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
OM - THR	5.8 NM	4 min 37	3 min 48	3 min 14	2 min 49	2 min 29	2 min 14	2 min 01	1 min 45
VSP (ft/min)		5 min 00	4 min 07	3 min 30	3 min 02	2 min 41	2 min 25	2 min 11	1 min 53
		370	450	530	610	685	765	845	980

AD 2 LFKB.17

Espaces ATS *ATS airspace*

Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
CTR BASTIA 42°41'11"N , 009°24'00"E - arc horaire de 9 NM de rayon centré sur 42°33'00"N , 009°29'05"E - 42°24'49"N , 009°24'00"E - 42°41'11"N , 009°24'00"E	D	1500ft AMSL 1000ft ASFC ----- SFC	APP BASTIA Approche (FR) BASTIA Approach (EN) TWR BASTIA Tour (FR) BASTIA Tower (EN)	H24

AD 2 LFKB.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
FIS	BASTIA Information (FR) <i>BASTIA Information (EN)</i>	124.725 MHz	H24	Nord/North. RAIZ 124.725 MHz en cas de fermeture du FIS/when FIS closed
FIS	BASTIA Information (FR) <i>BASTIA Information (EN)</i>	135.135 MHz	H24	Sud/South. RAIZ 124.725 MHz en cas de fermeture du FIS/when FIS closed
APP	BASTIA Approche (FR) <i>BASTIA Approach (EN)</i>	123.825 MHz	H24	jusqu'au FL200/up to FL200. Secteur/Sector KB.
APP	BASTIA Approche (FR) <i>BASTIA Approach (EN)</i>	127.255 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Jusqu'au FL200/Up to FL200. Secteur/Sector KC.
APP	BASTIA Approche (FR) <i>BASTIA Approach (EN)</i>	340.775 MHz	HO	Fréquence MIL - jusqu'au FL200/MIL frequency - up to FL200
TWR	BASTIA Sol (FR) <i>BASTIA Ground (EN)</i>	121.830 MHz	H24	
TWR	BASTIA Tour (FR) <i>BASTIA Tower (EN)</i>	118.000 MHz	H24	
VDF	BASTIA Gonio (FR) <i>BASTIA Homer (EN)</i>	118.000 MHz	H24	
VDF	BASTIA Gonio (FR) <i>BASTIA Homer (EN)</i>	123.825 MHz	H24	
ATIS	BASTIA (FR) <i>BASTIA (EN)</i>	125.930 MHz	H24	

AD 2 LFKB.19

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied <i>Root ALT</i>	Portée <i>Coverage</i>	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation <i>Location</i>	
VOR-DME	BTA	114.15 MHz CH 88Y	H24	42°34'24.9"N 009°28'29.4"E	36 ft	80NM FL500		340°/1170m THR 16	
LOC 34 (I.E.1)	BAS	111.35 MHz	H24	42°34'05.4"N 009°28'38.0"E	11 ft			340°/560m THR 16	(1)
GP 34		332.15 MHz	H24	42°32'41.6"N 009°29'18.9"E	20 ft		15.5 m/51 ft (3 °)	002°/330m THR 34	
DME 34		CH 50Y	H24	42°32'41.5"N 009°29'18.9"E	69 ft	25NM FL250			

(1) Couverture limitée à 8° à gauche de l'axe.

AD 2 LFKB.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE	20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL
 BASTIA APP assure la fourniture des services de la circulation aérienne de la CTA BASTIA et de la TMA BASTIA (cf. ENR 2.1).	BASTIA APP provides air traffic services in BASTIA CTA and BASTIA TMA (ref. ENR 2.1).
20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE L'altitude de transition pour les TMA 1, 2, 3 et 4 est de 6200 ft. L'altitude de transition pour la TMA 5 est de 5000 ft. Les niveaux de transition sont calculés par BASTIA Approche.	20.2 ALTIMETER SETTING The transition altitude within TMA parts 1, 2, 3, and 4 is 6200 ft. The transition altitude within TMA 5 is 5000 ft. Transition levels are calculated by BASTIA APP.
20.3 OBSERVATIONS TWY M limité aux ACFT de code C. TWY C limité aux ACFT de code B et interdit la nuit.	20.3 REMARKS TWY M limited to C code ACFT. TWY C limited to B code ACFT and prohibited at night.
20.4 PROCEDURES DE SURVEILLANCE AIR BASTIA utilise les fonctions de surveillance, d'assistance et guidage sur l'image de surveillance Air pour rendre les services de contrôle, d'information et d'alerte.	20.4 AIR SURVEILLANCE PROCEDURES BASTIA uses monitoring, assistance and guiding functions on its airsurveillance image for providing alert, information and control services.

AD 2 LFKB.21

Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

AD 2 LFKB.22 Procédures de vol *Flight procedures***22.1 PROCEDURES****22.1.1 Décollages par faible visibilité**

Décollages interdits lorsque RVR<550 m.

22.1.2 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA

Voir cartes.

22.1.3 Procédures RNAV

Les départs RNAV sont préférés et seront déclarés en service par les services de contrôle. En l'absence de la capacité "RNAV" requise, le pilote doit s'annoncer "Non RNAV" à la demande de mise en route.

Pour les non-RNAV au départ en sortie BREMO : écrire DCT BREMO en case 15 du FPL.

Vols VFR RWY 34 circuit à droite.

22.1.4 Service radar

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

22.1.5 Transfert de communication

22.1.5.1 Les aéronefs en IFR traversant la zone de délégation de BASTIA (cf. AD 2 LFKB.20 § 1.2) seront transférés en communication à BASTIA APP.

22.1.5.2 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 COMMUNICATION

Voir cartes.

22.3 ADS-B

Couverture ADS-B basse altitude dans la partie Sud de la TMA Bastia et du SIV Bastia (Côte Est de la Corse) où la détection radar est difficile. Pour les aéronefs équipés, l'utilisation de l'ADS-B pour les services d'information de vol et d'alerte permet l'amélioration de la surveillance dans les basses couches ou lors de l'arrêt d'un des radars couvrant la TMA Bastia, la détection de toute erreur de route, de niveau, de coordination, et un suivi des trajectoires dans le cadre du service d'alerte. Les séparations des aéronefs restent basées sur le contrôle radar ou le contrôle aux procédures. Les exploitants d'aéronefs désirant pénétrer dans cet espace ne sont soumis à aucune exigence spécifique à cet espace vis-à-vis de l'ADS-B. L'organisme ATS de Bastia PORETTA est susceptible de demander aux usagers équipés, des compte-rendus de position spécifiques, des indications de distance à des points stratégiques de l'espace aérien, l'utilisation des diverses fonctionnalités de l'émetteur ADS-B (Ident, codes d'urgence, modification d'identifiant).

22.1 PROCEDURES**22.1.1 Low visibility TKOF**

Takeoffs are prohibited if RVR<550 m.

22.1.2 FR routes within the TMA

See charts.

22.1.3 RNAV procedures

RNAV departures are preferred and will be declared in service by ATC services. In the absence of the required "RNAV" capability the pilot must announce his flight as "Non-RNAV" at engine startup request.

For non-RNAV ACFT departing towards exit BREMO : write DCT BREMO in item 15 of FPL.

VFR flights RWY 34 : right hand pattern.

22.1.4 Radar service

BASTIA APP use radar services and vectoring to provide the air traffic control, flight information and alert.

22.1.5 Communication transfer

22.1.5.1 *ACFT in IFR crossing BASTIA APP area (cf AD 2 LFKB.20 § 1.2) will be transferred to BASTIA APP.*

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

22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

See charts.

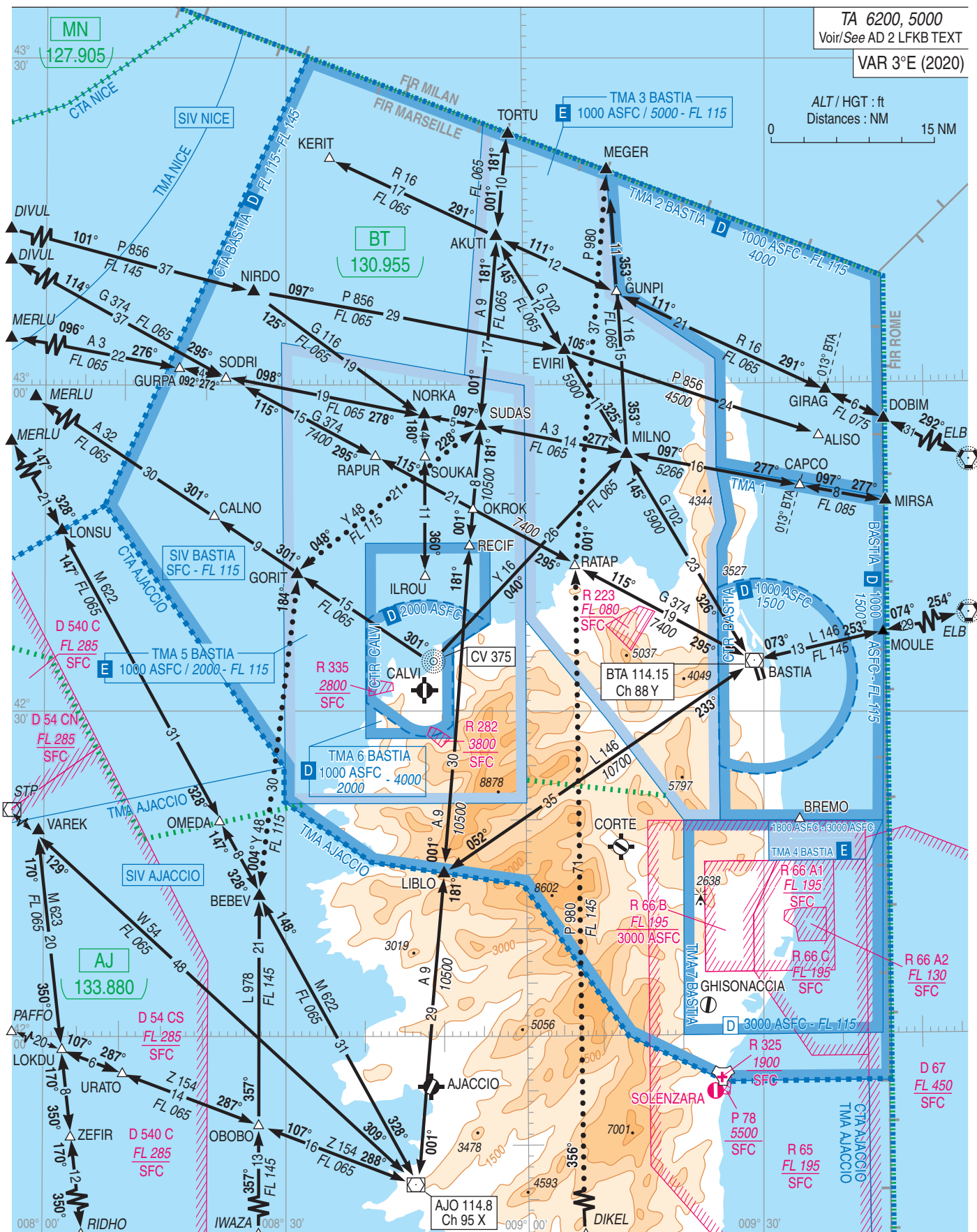
22.3 ADS-B

Low altitude ADS-B coverage in the South of TMA Bastia and SIV Bastia (East coast of Corsica) where radar detection is difficult. For equipped ACFT, the use of ADS-B for flight information and alert services upgrades the surveillance in the lower layers or when one of the radars covering TMA Bastia stops, the detection of route, level, coordination mistakes, and a trajectory follow-up as part of the alert service. ACFT separations are still based on radar control or procedural control. ACFT operators wishing to enter this airspace aren't subjected to any specific requirement concerning this airspace and ADS-B. Bastia PORETTA ATS unit may ask equipped users for specific position reports, distance indications at strategic points of the airspace, the use of various functions of ADS-B (Ident, emergency codes, ID modification).

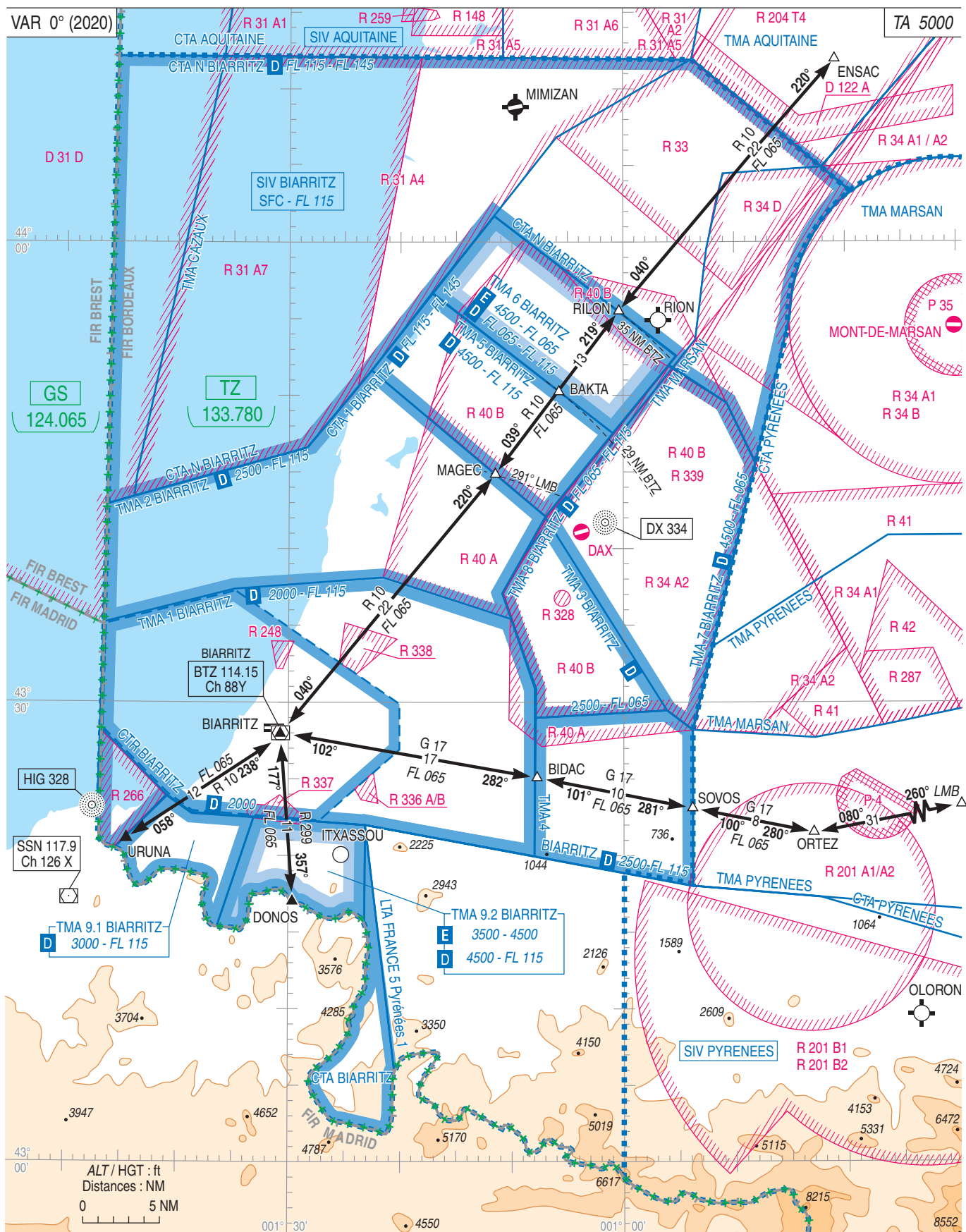
BASTIA PORETTA **Carte régionale** **Area chart**

APP : BASTIA Approche / Approach 123.825 - 127.255 (s)
TWR : BASTIA Tour / Tower 118.000
FIS : BASTIA Information 124.725

◄..... AWY RNAV

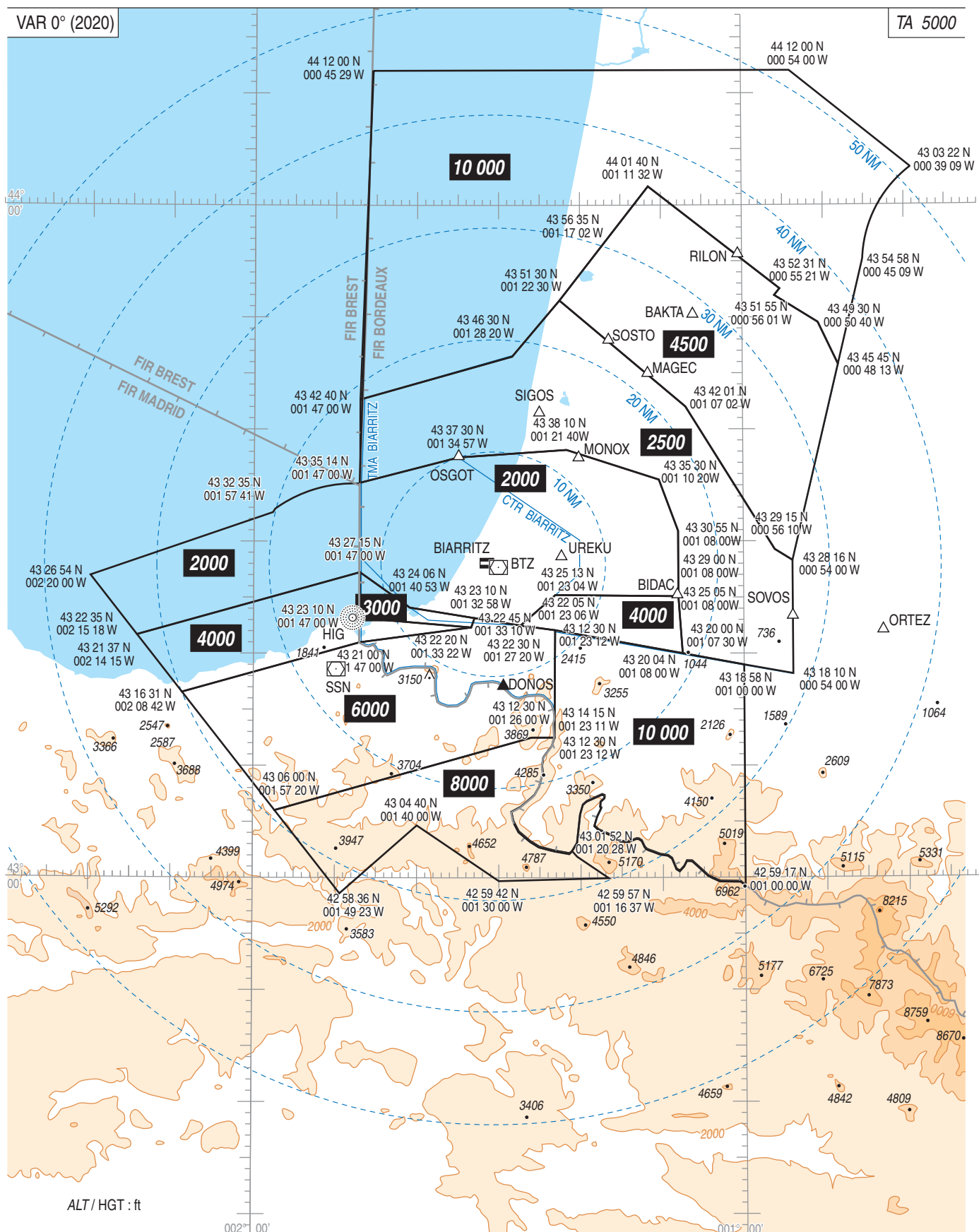


ATIS BIARRITZ 128.230
FIS : BIARRITZ Information 119.175
APP : BIARRITZ Approche/Approach 125.600
TWR : BIARRITZ Tour/Tower 118.700



BIARRITZ PAYS BASQUE **Altitudes Minimales de Guidage** **Minimum Vectoring Altitudes**

ATIS BIARRITZ : 128.230
APP : BIARRITZ Approche / Approach : 125.600
TWR : BIARRITZ Tour / Tower : 118.700



BIARRITZ PAYS BASQUE
STAR RNAV RWY 27
(Protégées pour/Protected for CAT A, B, C, D)

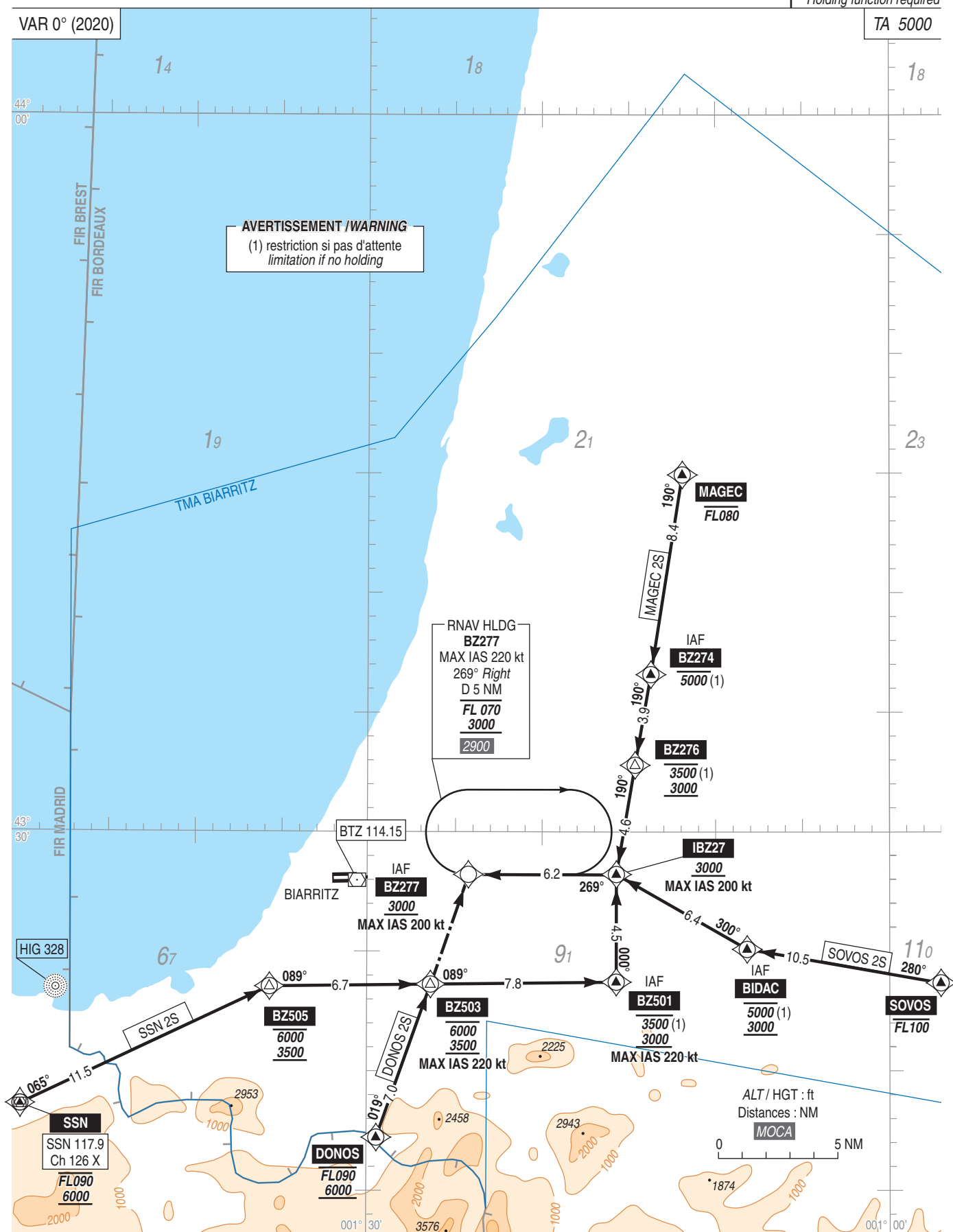
ATIS BIARRITZ 128.230
APP : BIARRITZ Approche/Approach 125.600
TWR : BIARRITZ Tour/Tower 118.700

← - - - - - Sur instruction CTL
On ATC instruction

RNAV 1
GNSS seulement / only
Fonction attente requise /
Holding function required

VAR 0° (2020)

TA 5000



BIARRITZ PAYS BASQUE

STAR RNAV RWY 27

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

STAR RNAV RWY 27										
RMK	GNSS only				MAG VAR 2020 0.2°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)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG										
-	-	BZ277	-	-	-	-	-	-	-	-
MAGEC 2S										
-	IF	MAGEC	-	-	-	-	-	-	FL080	-
-	TF	BZ274	-	190	190.0	8.4	-	-	5000*	1.0
-	TF	BZ276	-	190	189.8	3.9	-	3000	3500*	1.0
-	TF	IBZ27	-	190	189.7	4.6	-	3000	-	1.0
-	TF	BZ277	-	269	269.7	6.2	-	3000	200	1.0
SOVOS 2S										
-	IF	SOVOS	-	-	-	-	-	-	FL100	-
-	TF	BIDAC	-	280	280.1	10.5	-	3000	5000*	1.0
-	TF	IBZ27	-	300	300.2	6.4	-	3000	-	1.0
-	TF	BZ277	-	269	269.7	6.2	-	3000	200	1.0
DONOS 2S										
-	IF	DONOS	-	-	-	-	-	6000	FL090	-
-	TF	BZ503	-	019	018.9	7.0	-	3500	6000	1.0
-	TF	BZ501	-	089	089.2	7.8	-	3000	3500*	1.0
-	TF	IBZ27	-	000	000.0	4.5	-	3000	-	1.0
-	TF	BZ277	-	269	269.7	6.2	-	3000	200	1.0
SSN 2S										
-	IF	SSN	-	-	-	-	-	6000	FL090	-
-	TF	BZ505	-	065	064.7	11.5	-	3500	6000	1.0
-	TF	BZ503	-	089	089.1	6.7	-	3500	6000	1.0
-	TF	BZ501	-	089	089.2	7.8	-	3000	3500*	1.0
-	TF	IBZ27	-	000	000.0	4.5	-	3000	-	1.0
-	TF	BZ277	-	269	269.7	6.2	-	3000	200	1.0
* Restriction en cas d'arrivée directe autorisée										

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 LFBS.1**Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name*****LFBS - BISCARROSSE PARENTIS****AD 2 LFBS.2****Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	44°22'05"N 001°07'56"W
	Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	Intersection RWY et TWY M. Intersection between RWY and TWY M.
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	3,5 km S-E Biscarrosse
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i>	100 ft
	Température de référence / <i>Reference temperature</i>	
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	155 ft
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i>	0.24°E
	Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	2020 (0.17°)
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	COMMUNAUTE DE COMMUNES DES GRANDS LACS
	Adresse / <i>Address</i>	29 avenue Léopold Darmuzey BP 64 40161 PARENTIS en BORN Cedex
	Telephone	05 58 78 54 63
	FAX	
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR
8	Observations / <i>Remarks</i>	E-mail : secretariat.general@ccgrandslacs.fr

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

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>	
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	BORDEAUX (voir / see GEN).
5	BDP / <i>ARO</i>	
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>	
7	ATS	ETE : LUN-VEN sauf JF : 0600-1700. HIV : LUN-VEN sauf JF : 0730 - SS+30 limité à 1800 . TEL TWR : 05 58 78 18 74 Chef CA 05 58 82 86 28 - FAX : 05 58 78 82 91 Aérodrome de BISCARROSSE PARENTIS 150 rue Jean Chasac 40600 Biscarrosse. SUM : MON-FRI except HOL : 0600-1700. WIN : MON-FRI except HOL : 0730 - SS+30 limited to 1800. TEL TWR : 05 58 78 18 74 ATC manager 05 58 82 86 28 - FAX : 05 58 78 82 91 Aérodrome de BISCARROSSE PARENTIS 150 rue Jean Chasac 40600 Biscarrosse.
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	100 LL : automate H24 100 LL: automatic dispenser H24
9	Services de manutention / <i>Handling</i>	
10	Sûreté / <i>Safety</i>	
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	
12	Observations / <i>Remarks</i>	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED.

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

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburants : 100 LL - Carte TOTAL uniquement. Fuel : 100 LL - TOTAL card only. Lubrifiants : NIL Lubricants : NIL
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>	
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	GT AERO SERVICES (Maintenance ULM) - TEL : 06 07 32 04 96 - E mail : gt.aeroservices@gmail.com - Site : www.gtaeroservices.com GT AERO SERVICES (ULM maintenance) - TEL: 06 07 32 04 96 - E mail: gt.aeroservices@gmail.com - Website: www.gtaeroservices.com
7	Observations / <i>Remarks</i>	

AD 2 LFBS.5

Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	
2	Restaurants	Sur AD. On AD.
3	Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>	
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>	
5	Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i>	
6	Office de tourisme / <i>Tourist office</i>	
7	Observations / <i>Remarks</i>	

AD 2 LFBS.6

Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i>	1
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	
4	Observations / <i>Remarks</i>	

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

1	Type d'équipements / <i>Type of clearing equipment</i>	
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>	
5	Observations / <i>Remarks</i>	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3. Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3.

AD 2 LFBS.8

Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / <i>Apron surface</i>	Revêtue	Paved
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>		
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i>		
	Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>		
	Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>		
3	Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>		
	Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>		
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>		
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>		
6	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFBS.9

Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement <i>Aircraft stands ID signs</i>	
	Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i>	
2	Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>	
	Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>	Voir/see AD 2 LFBS .14/15
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>	
4	Observations / <i>Remarks</i>	

AD 2 LFBS.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*

AD 2 LFBS.17

Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
RMZ BISCARROSSE 44°23'30"N , 001°04'45"W - 44°12'00"N , 000°55'20"W - 44°12'00"N , 001°10'50"W - 44°23'30"N , 001°10'50"W - 44°23'30"N , 001°04'45"W	G	4000ft AMSL ----- 1000ft AMSL	TWR BISCARROSSE Tour (FR) BISCARROSSE TWR (EN)	RMZ inactive : - en dehors HOR ATS LFBS (voir AD2.3) - lorsque LF-R31A6/TMA6 active (CAZAUX APP) RMZ inactive : - outside LFBS ATS SKED (see AD2.3) - during LF-R31A6/TMA6 activity (CAZAUX APP)

AD 2 LFBS.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
TWR	BISCARROSSE Tour (FR) <i>BISCARROSSE Tower (EN)</i>	118.040 MHz	HO	
A/A	BISCARROSSE (FR) <i><u>BISCARROSSE (EN)</u></i>	118.040 MHz	HX	Absence ATS.

AD 2 LFBS.19

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied <i>Root ALT</i>	Portée <i>Coverage</i>	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation <i>Location</i>	
NDB	BRS	358 kHz	H24	44°21'55.6"N 001°07'43.7"W		25NM		201°/319 m THR 27	

AD 2 LFBS.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

Roulage interdit hors RWY et TWY	<i>Taxiing prohibited except on RWY and TWY</i>
Piste non revêtue 14/32 réservée aux ACFT basés.	<i>Unpaved RWY 14/32 reserved for home based ACFT</i>

AD 2 LFBS.21

Procédures antibruit *Noise abatement procedures*AD 2 LFBS.22 Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 VOLS AU DEPART

Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 09 : A la DER, monter dans l'axe à 6.4% (1) jusqu'à 1000 (901) puis rejoindre et suivre le QDR 097° BRS en montée vers LAPOS.

(1) Pente théorique de montée ; obstacle le plus pénalisant : arbres de 160 ft situés à 240m de la DER à gauche de l'axe de piste.

RWY 27 : Monter dans l'axe à 7.6% (2). Dès que possible, virer à gauche RM 067° puis intercepter et suivre le QDR 097° BRS en montée vers LAPOS.

Absence ATS : procédure non utilisable.

(2) Pente théorique de montée ; obstacle le plus pénalisant : arbres de 144 ft situés à 130m de la DER à gauche de l'axe de piste.

22.1 OUTBOUND AIRCRAFT

Recommended instructions for IFR departures

RWY 09 : At DER, climb straight ahead at 6.4% (1) up to 1000 (901) then join and follow QDR 097° BRS climbing to LAPOS.

1) Theoretical climbing slope ; Controlling obstacle : trees of an altitude of 160 ft located at 240m from the DER at left of RWY axis.

RWY 27 : Climb straight ahead at 7,6% (2). As soon as possible, turn left MAG 067° then intercept and follow QDR 097° BRS climbing to LAPOS.

Absence ATS : procedure unusable.

(2) Theoretical climbing slope ; Controlling obstacle : trees of an altitude of 144 ft located at 130m from the DER at left of RWY axis.

AD 2 LFBS.23

Renseignements supplémentaires *Additional information*

AD réservé aux ACFT munis de radio.	<i>AD reserved for radio-equipped ACFT.</i>
EQUIPEMENT AD	AD EQUIPMENT
Equipement de surveillance du trafic : aérodrome équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).	<i>Traffic surveillance equipment : AD equipped with a radar display (see AD 1.0).</i>

AD 2 LFBS.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 LFBS.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 <i>PROCEDURE IDENTIFICATION</i>	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS <i>LINE OF OPERATIONAL MINIMA</i>
Sans objet / <i>Not applicable</i>	Sans objet / <i>Not applicable</i>

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

ALT AD : 100 (4 hPa), THR : 99

BISCARROSSE PARENTIS

INA RNAV (GNSS) RWY 27

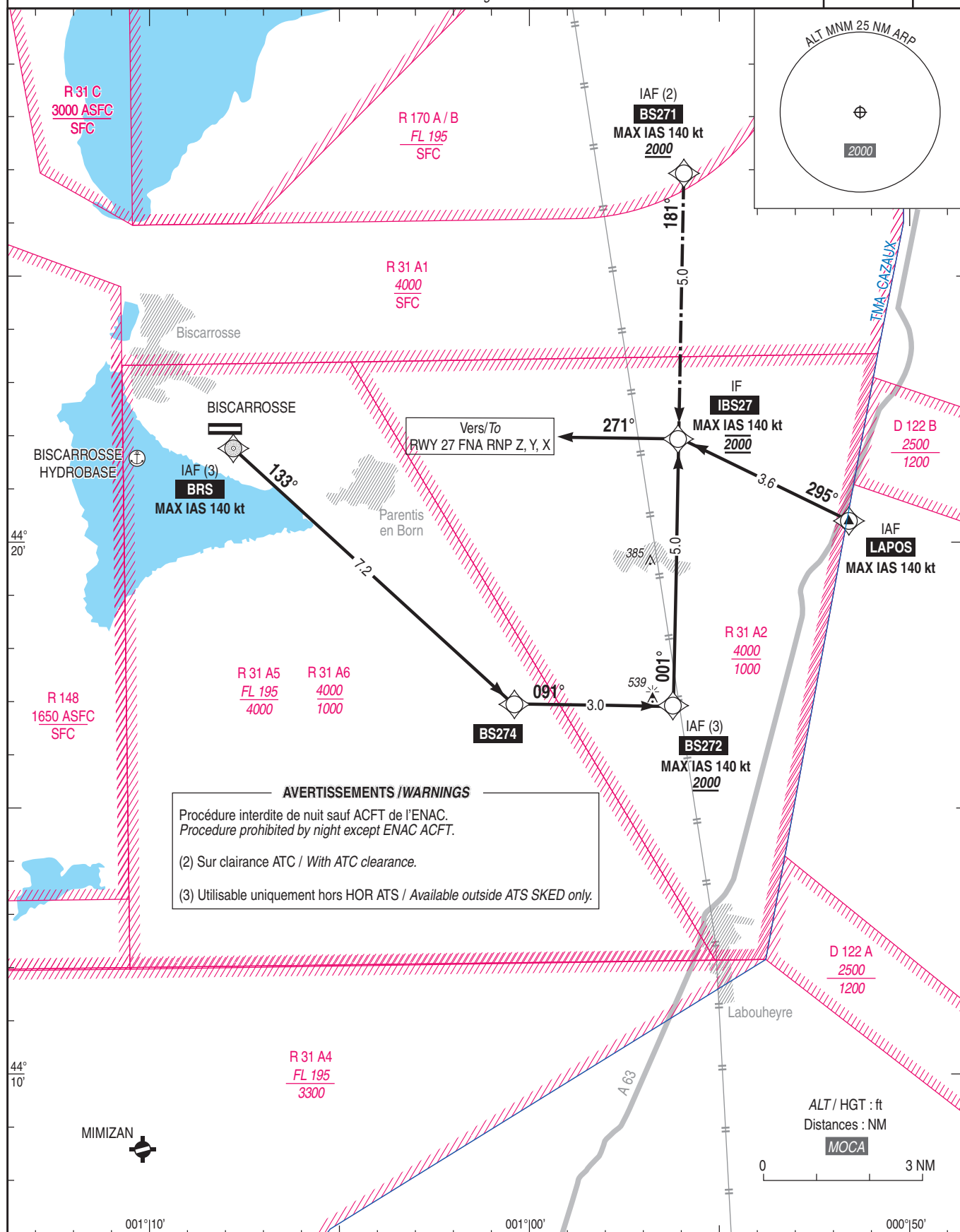
APP : AQUITAINE Approche/Approach 129.875

CAZAUX Approche/Approach 119.600

TWR : BISCARROSSE Tour/Tower 118.040 (1)

(1) Absence ATS : A/A (118.040) Obtenir le QNH auprès de l'ATIS MERIGNAC 131.155 ou à défaut AQUITAINE APP.
Obtain QNH from MERIGNAC ATIS 131.155 or failing that AQUITAINE APP.

RNP APCH

VAR
0°
(2020)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BISCARROSSE PARENTIS

Instrument approach

CAT A B

ALT AD : 100 (4 hPa), THR : 99

FNA RNP X RWY 27

APP : AQUITAINE Approche/Approach 129.875

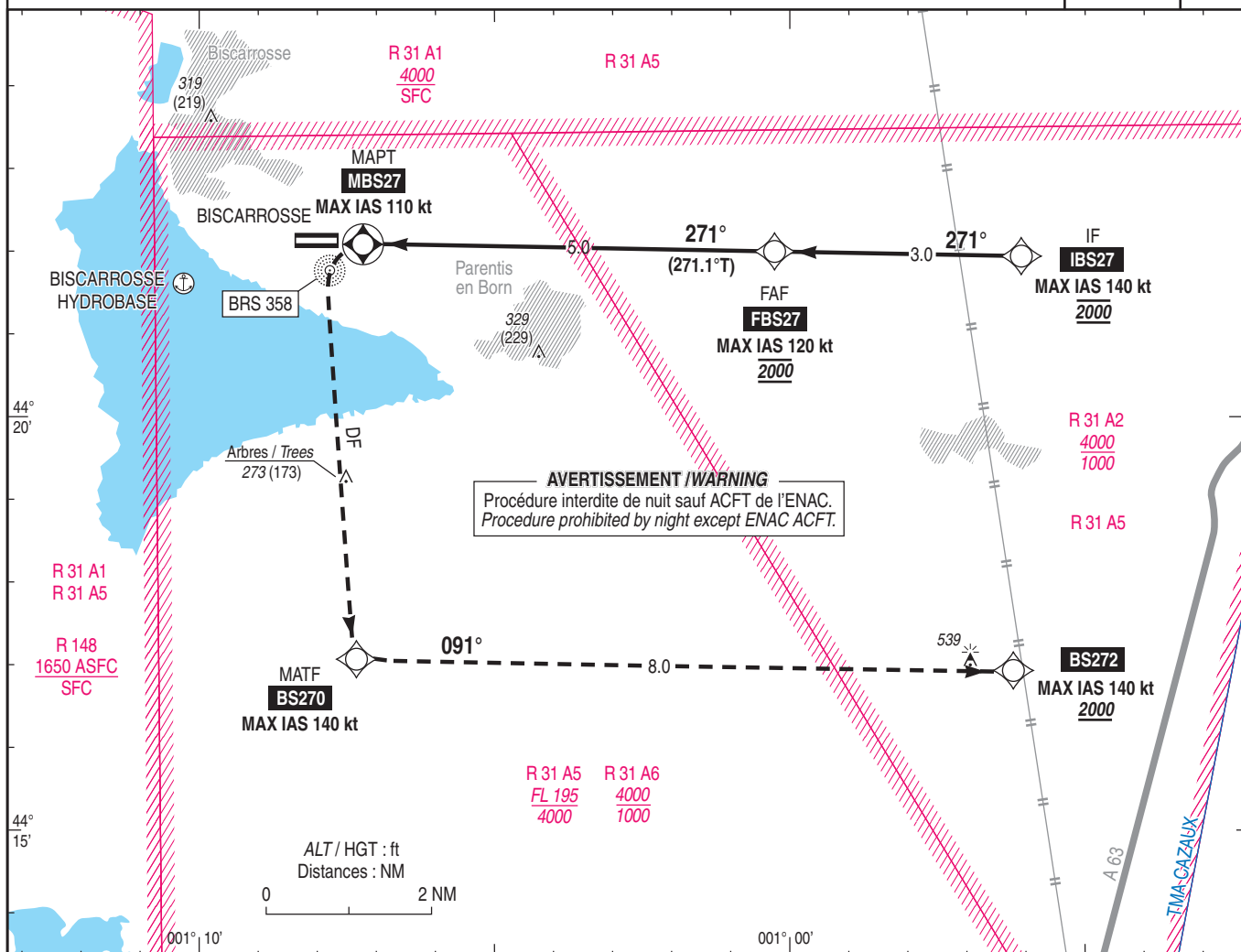
CAZAUX Approche/Approach 119.600

TWR : BISCARROSSE Tour/Tower 118.040 (1)

(1) Absence ATS : A/A (118.040). Obtenir le QNH auprès de l'ATIS de MERIGNAC 131.155 ou à défaut AQUITAINE APP.

Obtain QNH from MERIGNAC ATIS 131.155 or failing that AQUITAINE APP.

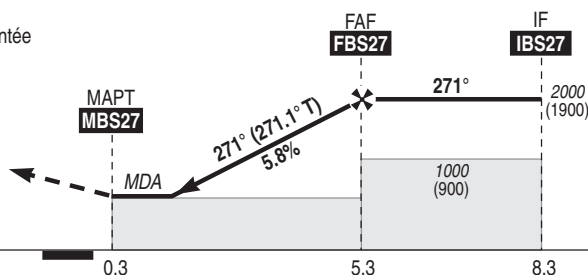
RNP APCH

VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : Au MAPT (MAX IAS 110 kt), tourner à gauche direct vers BS270 en montée vers 2000 (1900) puis vers BS272 pour débuter une nouvelle approche. Monter à 900 (800) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At MAPT (MAX IAS 110 kt), turn left direct to BS270 climbing up to 2000 (1900) then to BS272 to start a new approach. Climb up to 900 (800) prior to level acceleration.



THR ← (NM)

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

REF HGT : ALT AD

CAT	LNAV			MVL / Circling ⁽²⁾⁽³⁾	
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	520 (420)	1500	419	620 (520)	1500
B				630 (530)	1600

DIST MBS27

NM	1	2	3	4
ALT	600	950	1300	1650
(HGT)	(500)	(850)	(1200)	(1550)

Observations / Remarks : (2) MVL interdites au Nord de la piste. Circuit AD RWY 09 : Droite / Circling prohibited North of RWY. AD circuit RWY 09 : Right hand.
(3) MVL réservée aux aéronefs basés et sur autorisation CTL / MVL reserved for home-based ACFT and with ATC clearance.

FAF - MAPT	5.0 NM	70 kt 4 min 16	80 kt 3 min 44	90 kt 3 min 19	100 kt 2 min 59	110 kt 2 min 43	120 kt 2 min 29
VSP (ft/min)		410	465	525	580	640	700

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

ALT AD : 100, THR : 99 (4 hPa)

BISCARROSSE PARENTIS

FNA RNP Y RWY 27 (LNAV-VNAV only)

APP : AQUITAINE Approche/Approach 129.875

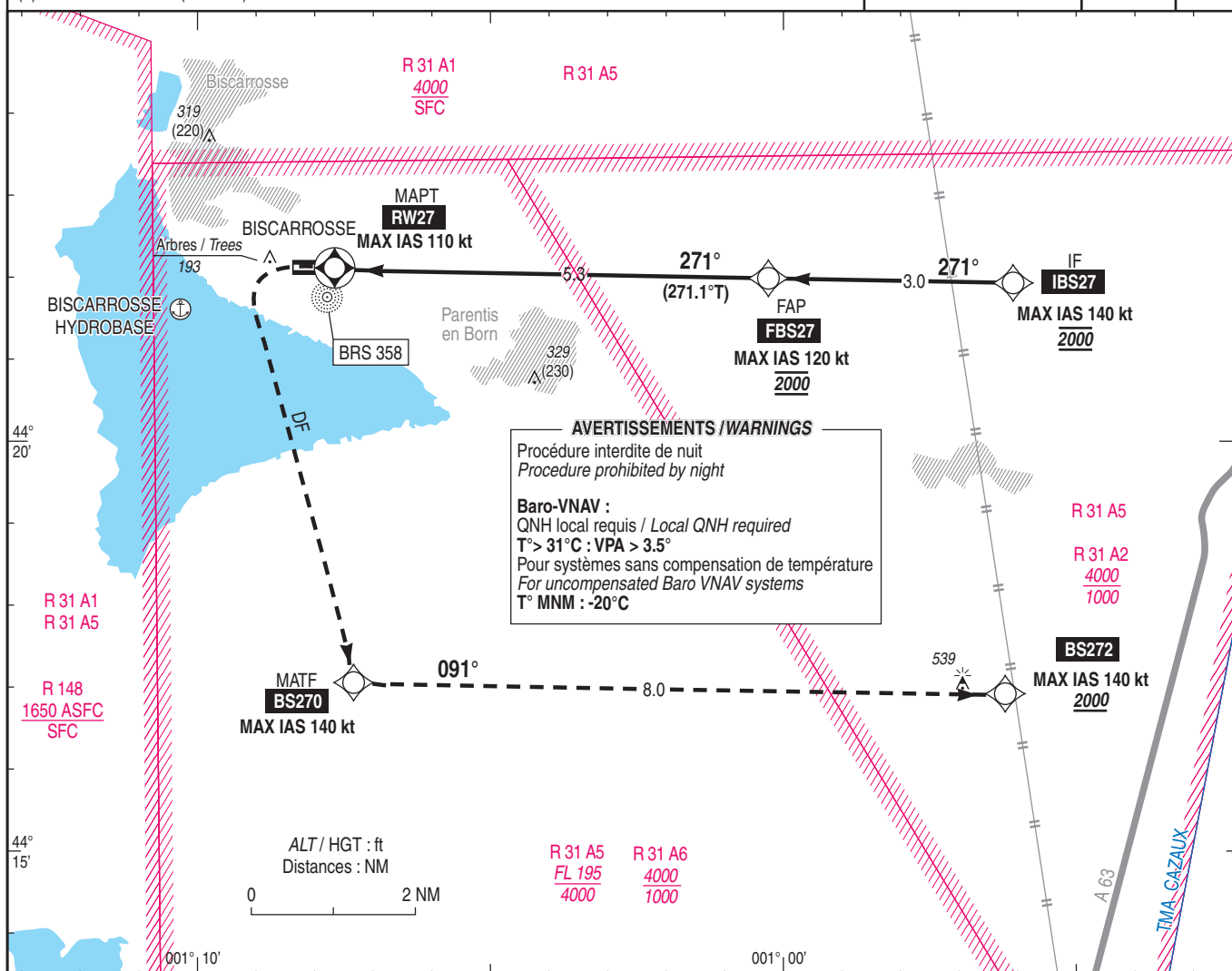
CAZAUX Approche/Approach 119.600

TWR : BISCARROSSE Tour/Tower 118.040(1)

(1) Absence ATS : A/A (118.040)

RNP APCH
LNAV-VNAV seulement / only

TCH : 39

VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : A RW27 (MAX IAS 110 kt), tourner à gauche direct vers BS270 en montée vers 2000 (1901) puis vers BS272 pour débuter une nouvelle approche. Monter à 900 (801) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At RW27 (MAX IAS 110 kt), turn left direct to BS270 climbing up to 2000 (1901) then to BS272 to start a new approach. Climb up to 900 (801) prior to level acceleration.

THR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.

REF HGT : ALT THR

CAT	LNAV-VNAV			(2)(3) MVL/Circling	
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	490 (390)	1500	387	620 (520)	1500
B	500 (400)	1500	400	630 (530)	1600

DIST RW27

NM	2	3	4	5
ALT	840	1190	1540	1890
(HGT)	(741)	(1091)	(1441)	(1791)

Observations / Remarks : (2) MVL interdites au Nord de la piste. Circuit AD RWY 09 : Droite / Circling prohibited North of RWY. AD circuit RWY 09 : Right hand.
(3) MVL réservée aux aéronefs basés et sur autorisation CTL / MVL reserved for home-based ACFT and with ATC clearance.

FAF - THR	5.3 NM	70 kt 4 min 33	80 kt 3 min 59	90 kt 3 min 32	100 kt 3 min 11	110 kt 2 min 54	120 kt 2 min 39
VSP (ft/min)		410	465	525	580	640	700

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

ALT AD : 100, THR : 99 (4 hPa)

BISCARROSSE PARENTIS

FNA RNP Z RWY 27 (LPV only)

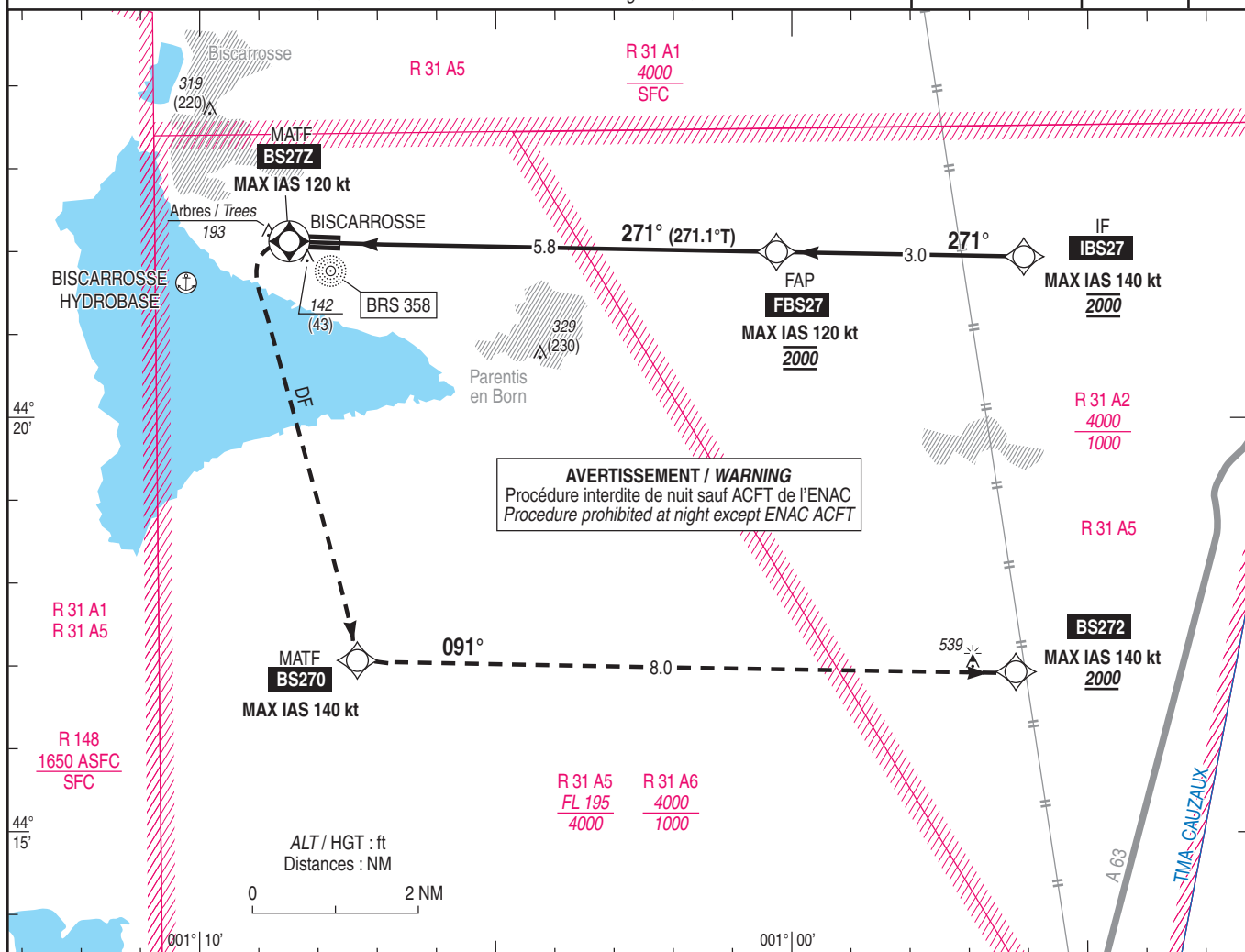
APP : AQUITAINE Approche/Approach 129.875

CAZAUX Approche/Approach 119.600

TWR : BISCARROSSE Tour/Tower 118.040 (1)

(1) Absence ATS : A/A (118.040). Obtenir le QNH auprès de l'ATIS de MERIGNAC 131.155 ou à défaut AQUITAINE APP.

Obtain QNH from MERIGNAC ATIS 131.155 or failing that AQUITAINE APP.

RNP APCH
LPV seulement / onlyEGNOS
Ch 93150
E27A
TCH : 39VAR
0°
(2020)

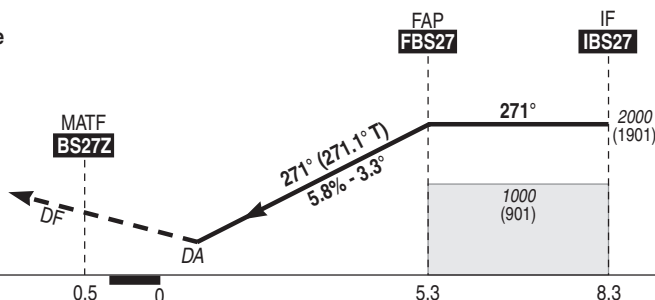
TA : 5000

API : Monter jusqu'à **BS27Z** (MAX IAS 120 kt), puis tourner à gauche direct vers **BS270** en montée vers 2000 (1901) puis vers **BS272** pour débuter une nouvelle approche.

Monter à 900 (801) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up till **BS27Z** (MAX IAS 120 kt), then turn left direct to **BS270** climbing up to 2000 (1901) then to **BS272** to start a new approach.

Climb up to 900 (801) prior to level acceleration.



THR ← (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	LPV			(2)(3) MVL/Circling	
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	390 (290)	1400	288	620 (520)	1500
B	410 (310)	1400	301	630 (530)	1600

Observations / Remarks : (2) MVL interdites au Nord de la piste. Circuit AD RWY 09 : Droite / Circling prohibited North of RWY. AD circuit RWY 09 : Right hand.

(3) MVL réservée aux aéronefs basés et sur autorisation CTL / MVL reserved for home-based ACFT and with ATC clearance.

FAF - THR	5.3 NM	70 kt 4 min 33	80 kt 3 min 59	90 kt 3 min 32	100 kt 3 min 11	110 kt 2 min 54	120 kt 2 min 39
VSP (ft/min)		410	465	525	580	640	700

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

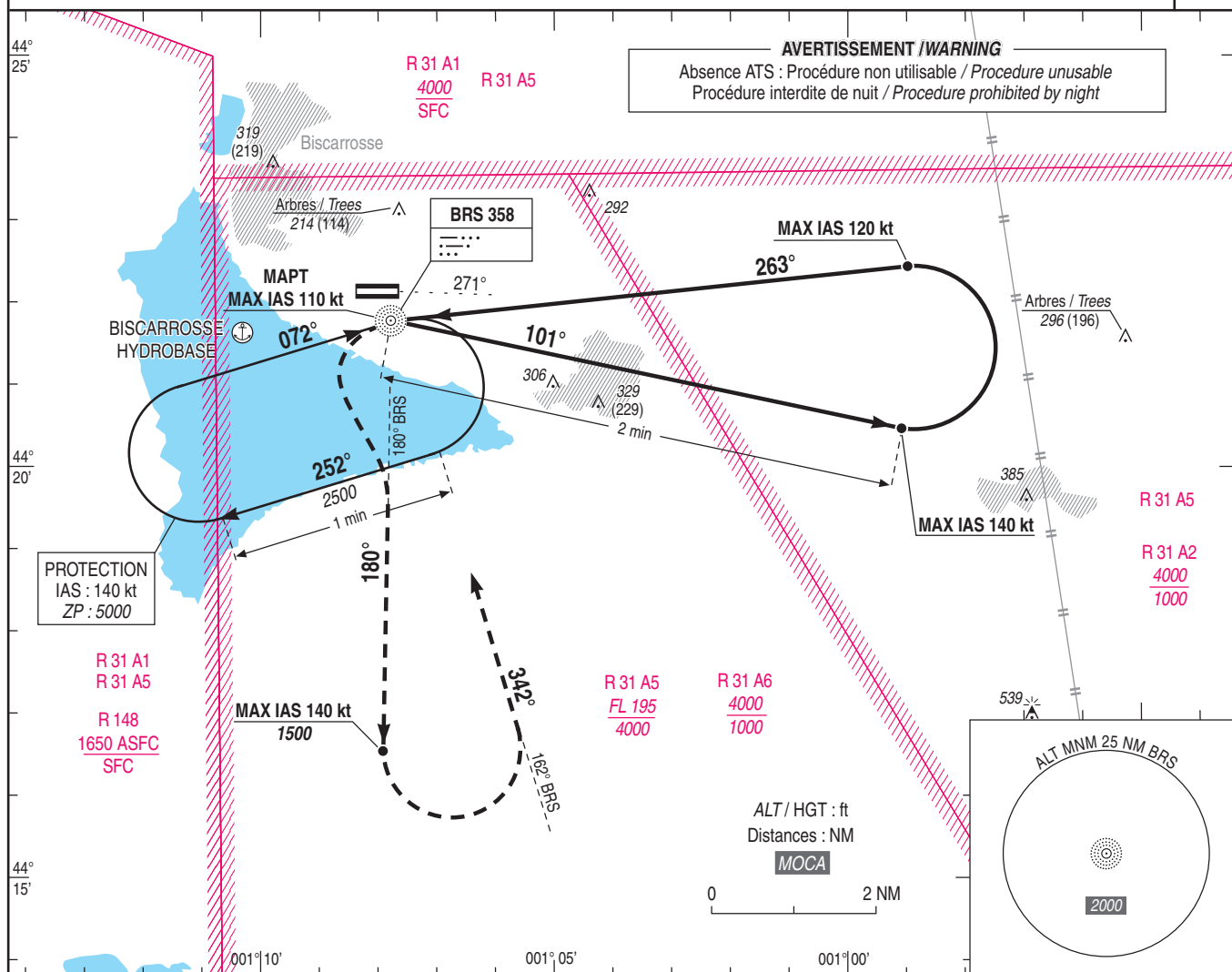
Instrument approach

CAT A B

ALT AD : 100 (4 hPa), THR : 99

BISCARROSSE PARENTIS

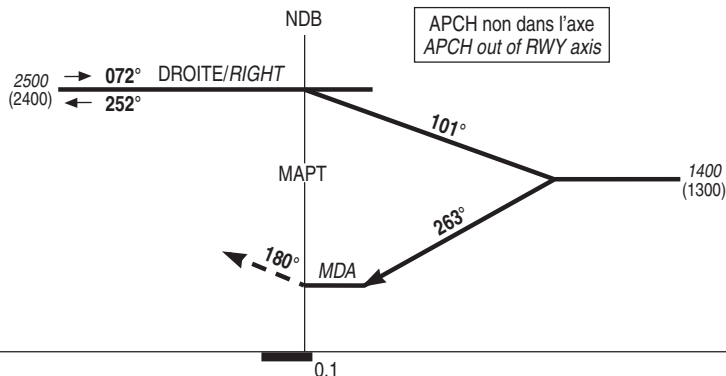
NDB RWY 27

APP : AQUITAINE Approche/Approach 129.875
CAZAUX Approche/Approach 119.600
TWR : BISCARROSSE Tour/Tower 118.040VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : A BRS, tourner à gauche pour rejoindre QDR 180° BRS (RM 180°) en montée vers 1500 (1400) ou suivre les instructions du CTL.
A 1500 (1400), tourner à gauche pour rejoindre QDR 162° BRS vers BRS (RM 342°) en montée vers 2500 (2400).
Monter à 1500 (1400) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At BRS, turn left to join QDR 180° BRS (MAG 180°) climbing up to 1500 (1400) or proceed according to ATC instructions.
At 1500 (1400) turn left to join QDR 162° BRS (MAG 342°) climbing up to 2500 (2400).
Climb up to 1500 (1400) prior to level acceleration.



THR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.

REF HGT : ALT AD

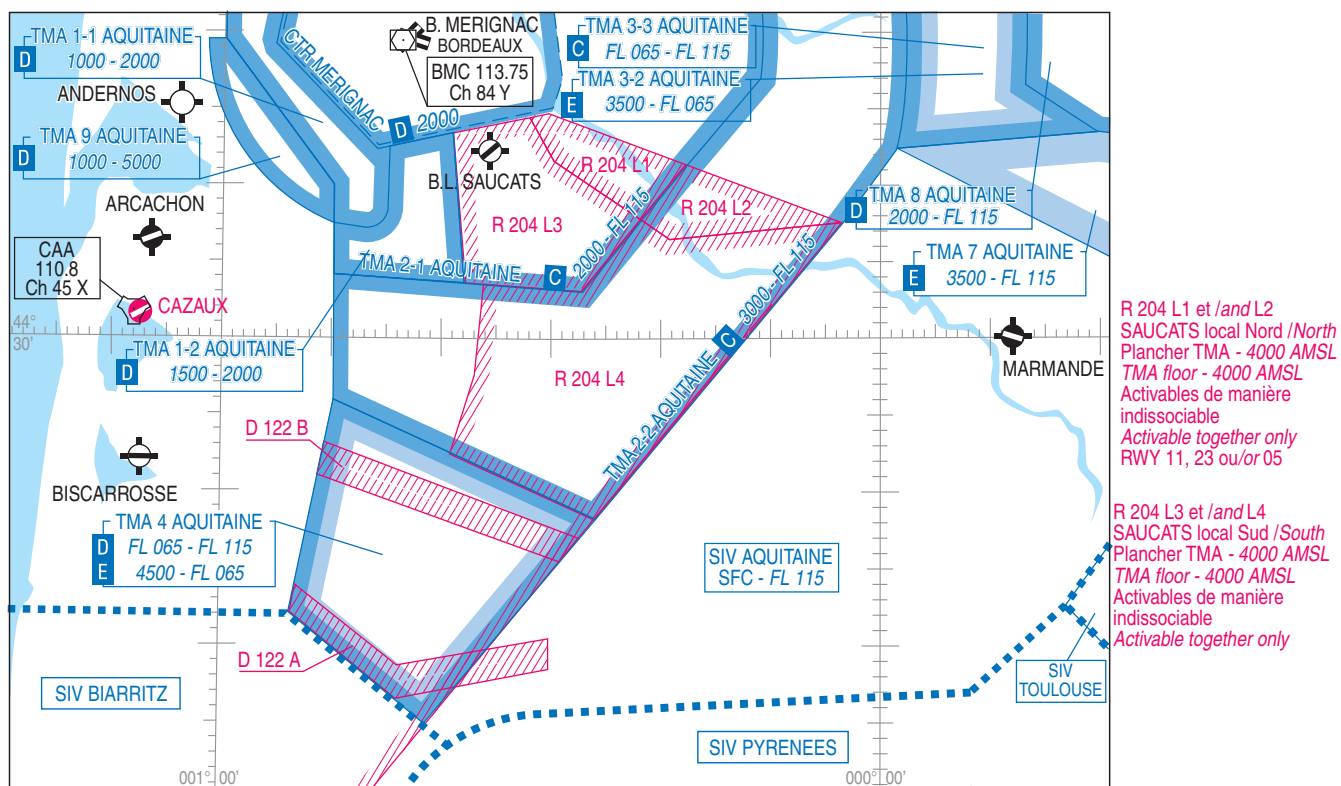
CAT	NDB			MVL/Circling ⁽¹⁾⁽²⁾	
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	600 (500)	2300	492	620 (520)	2300
B				630 (530)	2300

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Nord de la piste. Circuit AD RWY 09 : Droite / Circling prohibited North of RWY. AD circuit RWY 09 : Right hand.
(2) MVL réservée aux aéronefs basés et sur autorisation CTL / MVL reserved for home-based ACFT and with ATC clearance.

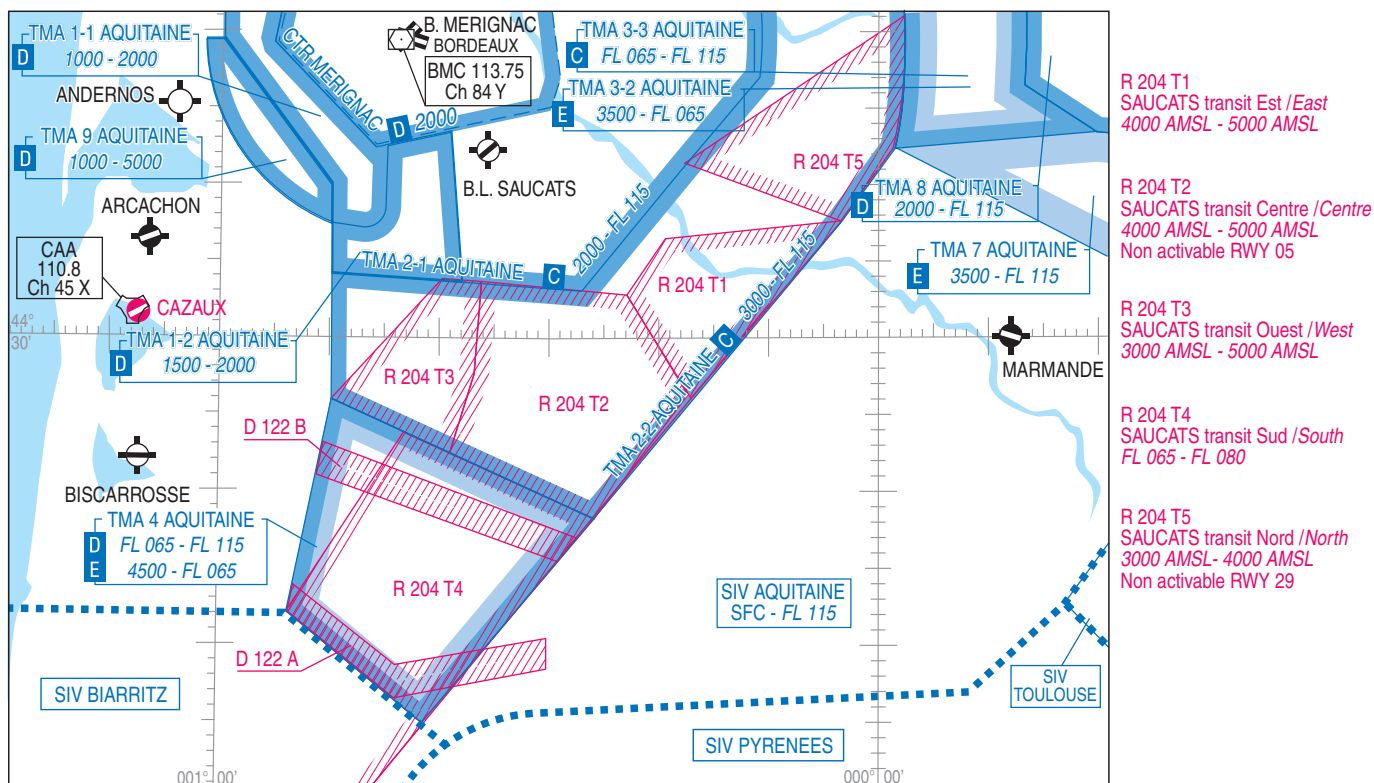
BORDEAUX MERIGNAC

8.4 ZONES REGLEMENTEES LIEES A L'ACTIVITE VELIVOLE EN TMA AQUITAINE / RESTRICTED AREAS RELATED TO GLIDERS ACTIVITY WITHIN AQUITAINE TMA

8.4.1 Zones réglementées liées à l'activité locale / Restricted areas related to local gliders activity

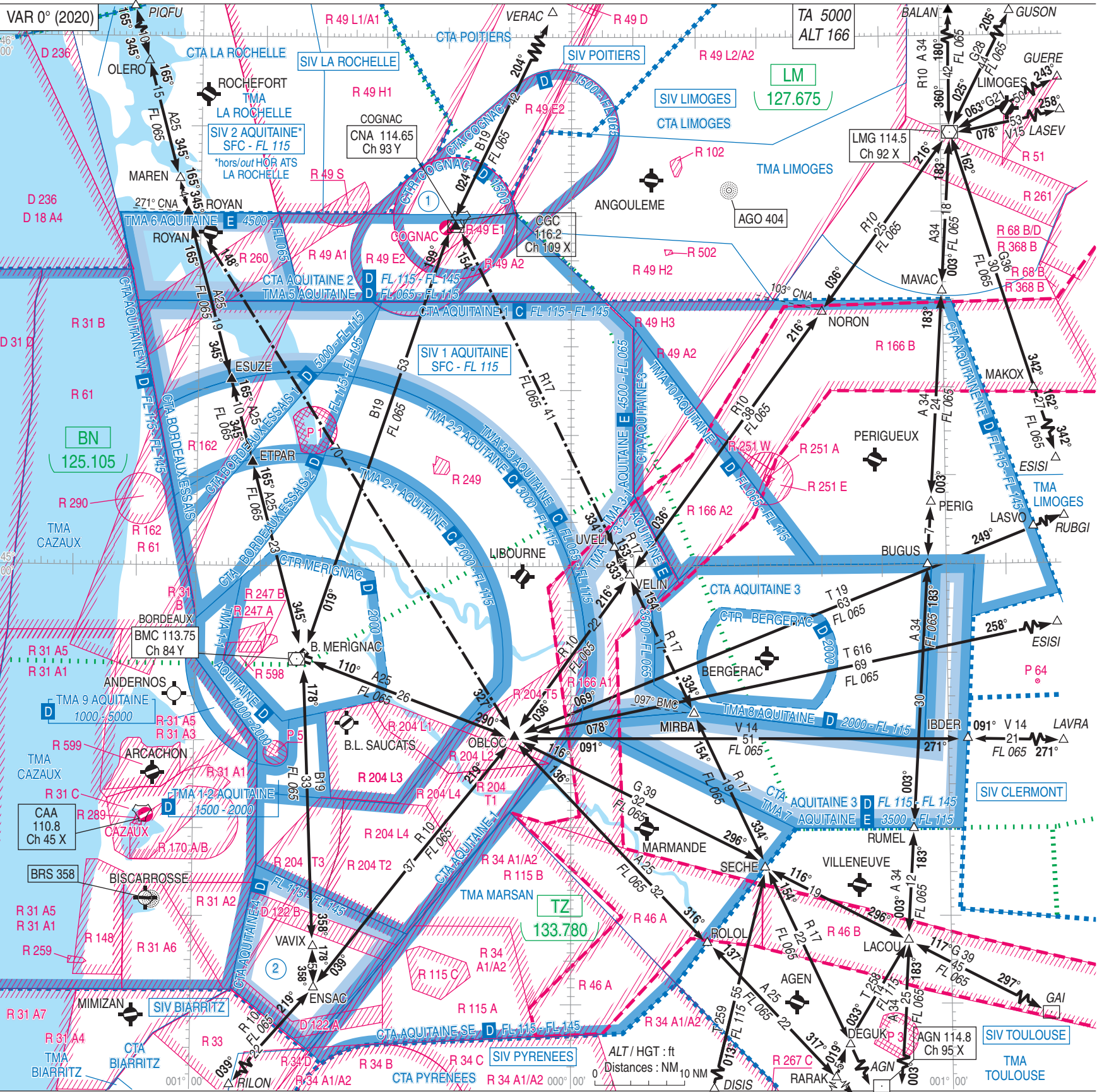


8.4.2 Zones réglementées liées au transit des planeurs / Restricted areas related to gliders transit



BORDEAUX MERIGNAC
Carte régionale
Area chart

ATIS MERIGNAC	131.155	APP : CAZAUX Approche/Approach	119.600
FIS : AQUITAINE Information	120.575	TWR : CAZAUX Tour/Tower	118.400 - 122.100
APP : AQUITAINE Approche/Approach	129.875(1) - 119.275(2) - 126.730 (s)	AFIS : ARCACHON Information	119.080
APP : MERIGNAC Approche/Approach	121.200 (3)	(1) Secteur/Sector BW	
TWR : MERIGNAC Tour/Tower	118.300	(2) Secteur/Sector BE	
		(3) Sur instruction du CTL/On ATC instruction	



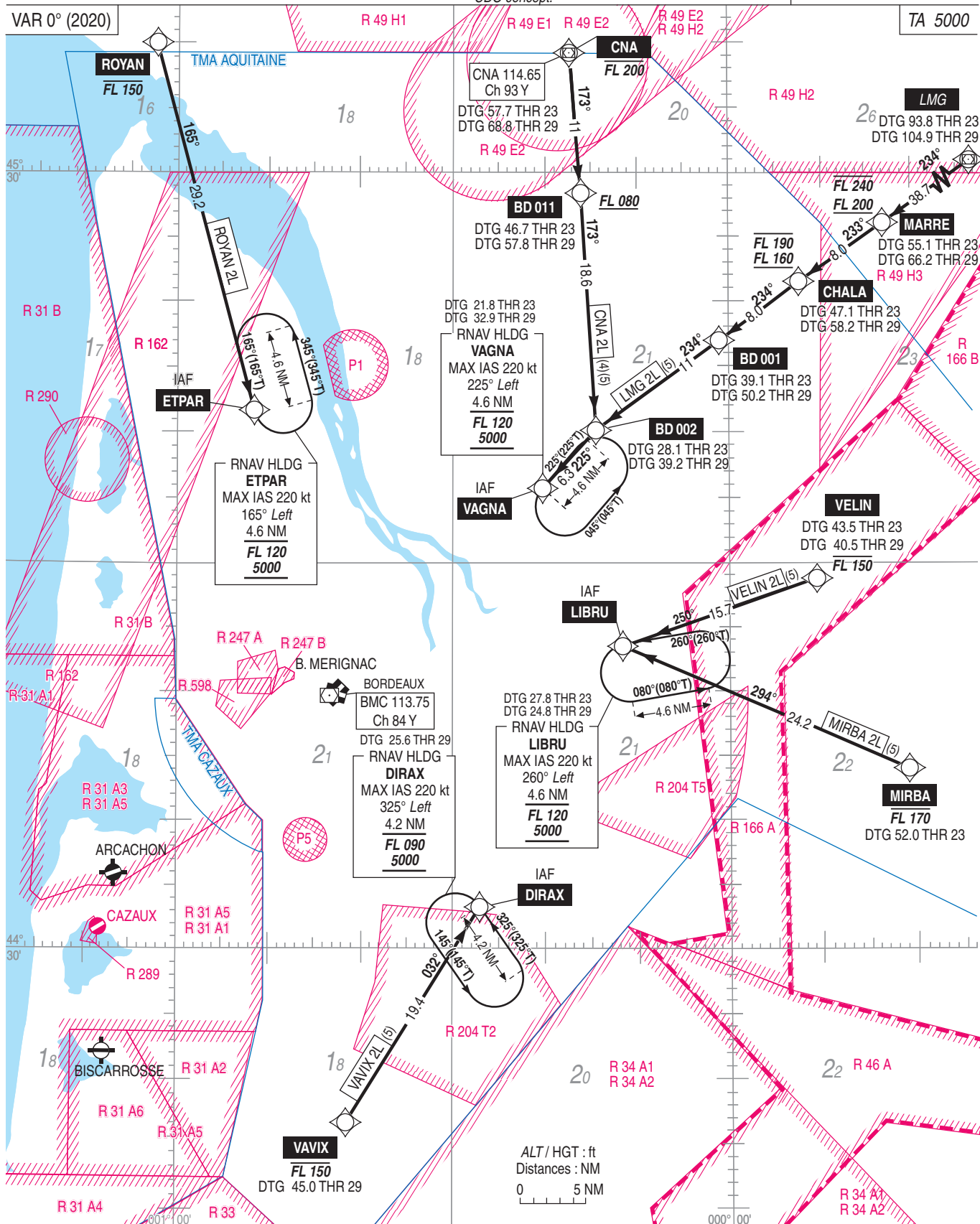
- ① CTA AQUITAINE partie N D FL 115 - FL 145
- ② TMA 4 AQUITAINE D FL 065 - FL 115 E 4500 - FL 065

BORDEAUX MERIGNAC
STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.875 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / Approach 121.200 (3)
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300
MERIGNAC Sol / Ground 121.900 - 121.730 (3)
ATIS : MERIGNAC 131.155

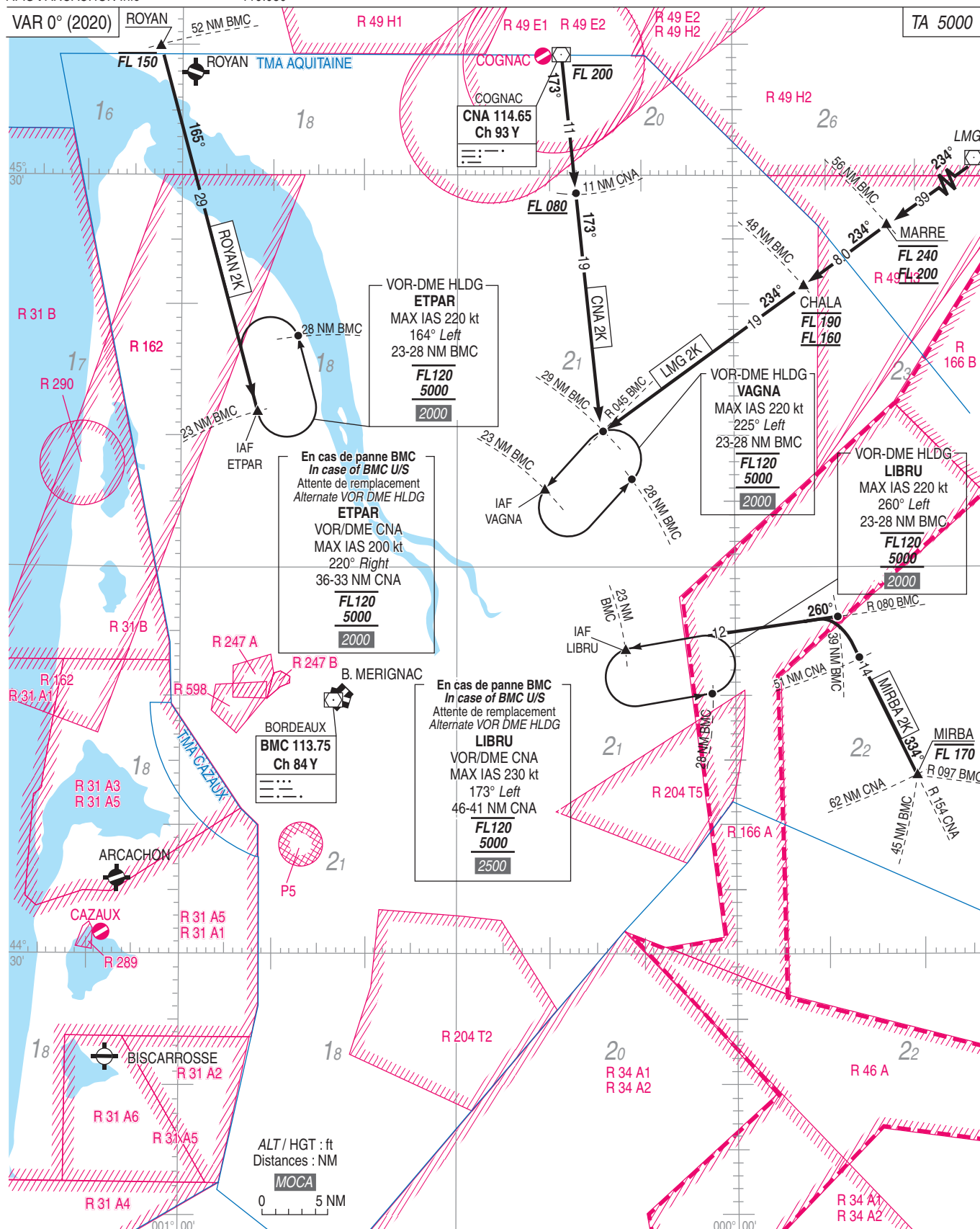
- (1) Secteur BW / BW sector. (2) Secteur BE / BE sector.
(3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction.
(4) STAR CNA2L LMG DME critique 3 NM autour de CNA en dessous du FL100
STAR CNA2L LMG critical DME 3 NM around CNA below FL100.
(5) STAR basée sur le concept CDO / STAR based on CDO concept.

RNAV 1
GNSS ou/ou DME/DME
Fonction Attente RNAV requise
RNAV Holding function required



APP : AQUITAINE Approche / <i>Approach</i>	129.875 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / <i>Approach</i>	121.200 (3)
TWR : MERIGNAC Tour / <i>Tower</i>	118.300
MERIGNAC Sol / <i>Ground</i>	121.900 - 121.730 (3)
ATIS : MERIGNAC	131.155
AFIS : ARCACHON Info	119.080

- (1) Secteur BW / *BW sector*
(2) Secteur BE / *BE sector*
(3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*



BORDEAUX MERIGNAC

Réservée aux exploitants munis d'une approbation
Reserved for operators holding an approval
voir / see AIP ENR 1.5

RNP A RWY 05 (VPT)

ALT AD : 166, THR : 160 (6 hPa)

ATIS MERIGNAC : 131.155

APP : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.875 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.200 (3)

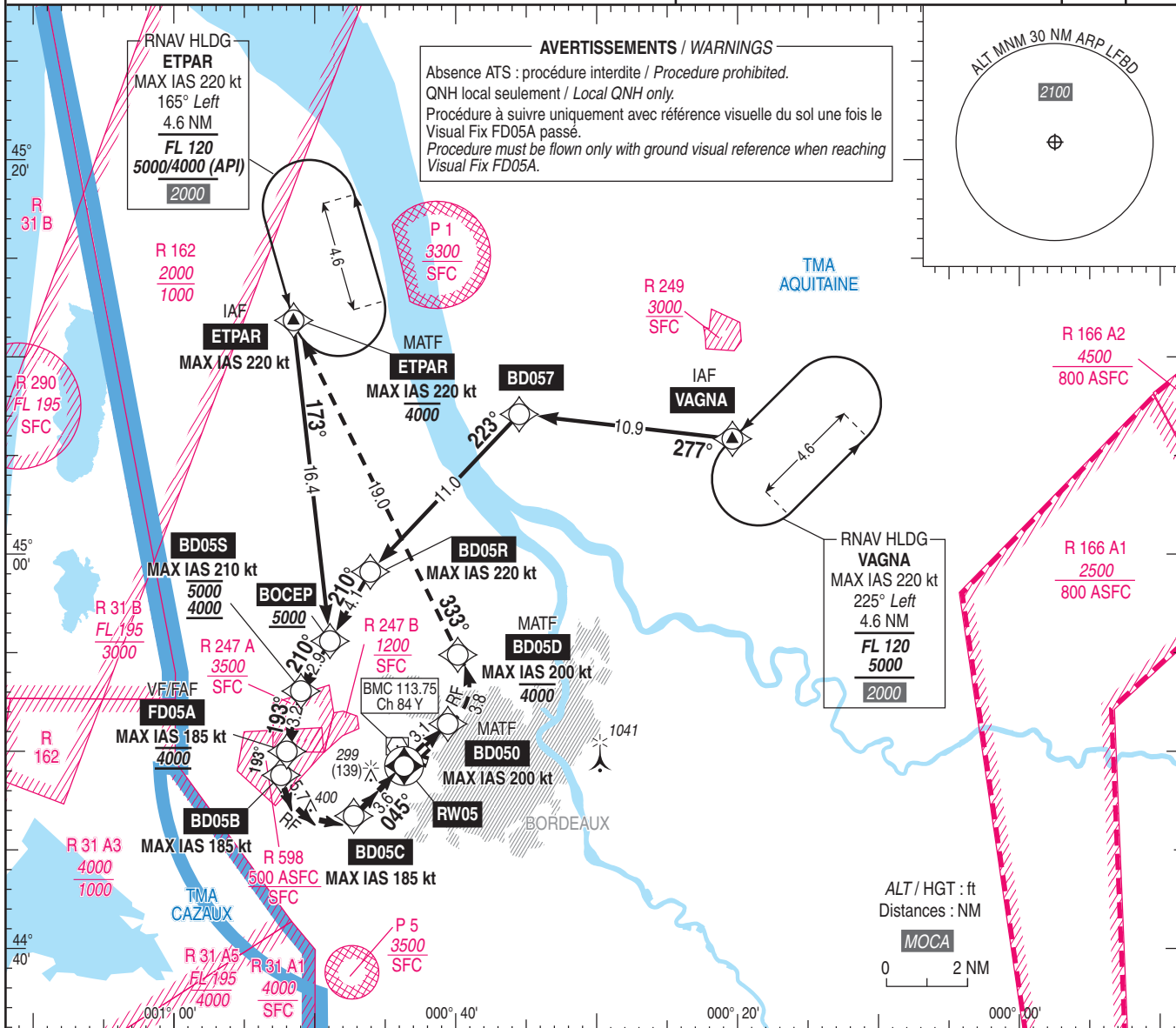
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300

(1) Secteur / Sector BW - (2) Secteur / Sector BE - (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

RNP avec Manoeuvre à Vue sur Trajectoire Prescrite
RNP with Visual Manoeuvring on Prescribed Track

Fonctionnalité attendue RNAV requise
RNAV holding functionality required

TCH :	VAR
49	0°
	(2020)



TA : 5000

VF/FAF

FD05A

8

BD05C

RW05

API : En absence de référence visuelle à **FD05A**, maintenir **4000** (3840) et suivre la trajectoire prescrite jusqu'à **BD05C** (MAX IAS 185 kt) puis continuer vers **RW05** puis vers **BD050** (MAX IAS 200 kt). Virer RF gauche vers **BD05D** (MAX IAS 200 kt) en maintenant **4000** (3840) puis vers **ETPAR** pour intégrer l'attente **ETPAR** ou suivre instructions du CTL.

Missed APCH : Without ground visual reference at **FD05A**, maintain **4000** (3840) and follow prescribed track until **BD05C** (MAX IAS 185 kt) then continue to **RW05** and **BD050** (MAX IAS 200 kt). RF turn left to **BD05D** (MAX IAS 200 kt) maintaining **4000** (3840) then to **ETPAR** to enter **ETPAR** holding pattern or proceed according to ATC instructions.

→ THR05 (NM) 13.7 10.5 9.3 3.6 0

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

REF HGT : ALT THR

CAT	RNP (VPT)
A	
B	Visibilité / <i>Visibility</i> > 10 km
C	Plafond / <i>Ceiling</i> > 4500 ft
D	

Observations / *Remarks* : Panne de guidage durant l'approche voir / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / see AIP ENR 1.5

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 166, THR : 160 (6 hPa)

BORDEAUX MERIGNAC

Réservée aux exploitants munis d'une approbation
Reserved for operators holding an approval
voir / see AIP ENR 1.5

RNP Y RWY 05 (AR)

ATIS MERIGNAC : 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.875 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (3)
MERIGNAC Approche / Approach 121.200 (3)

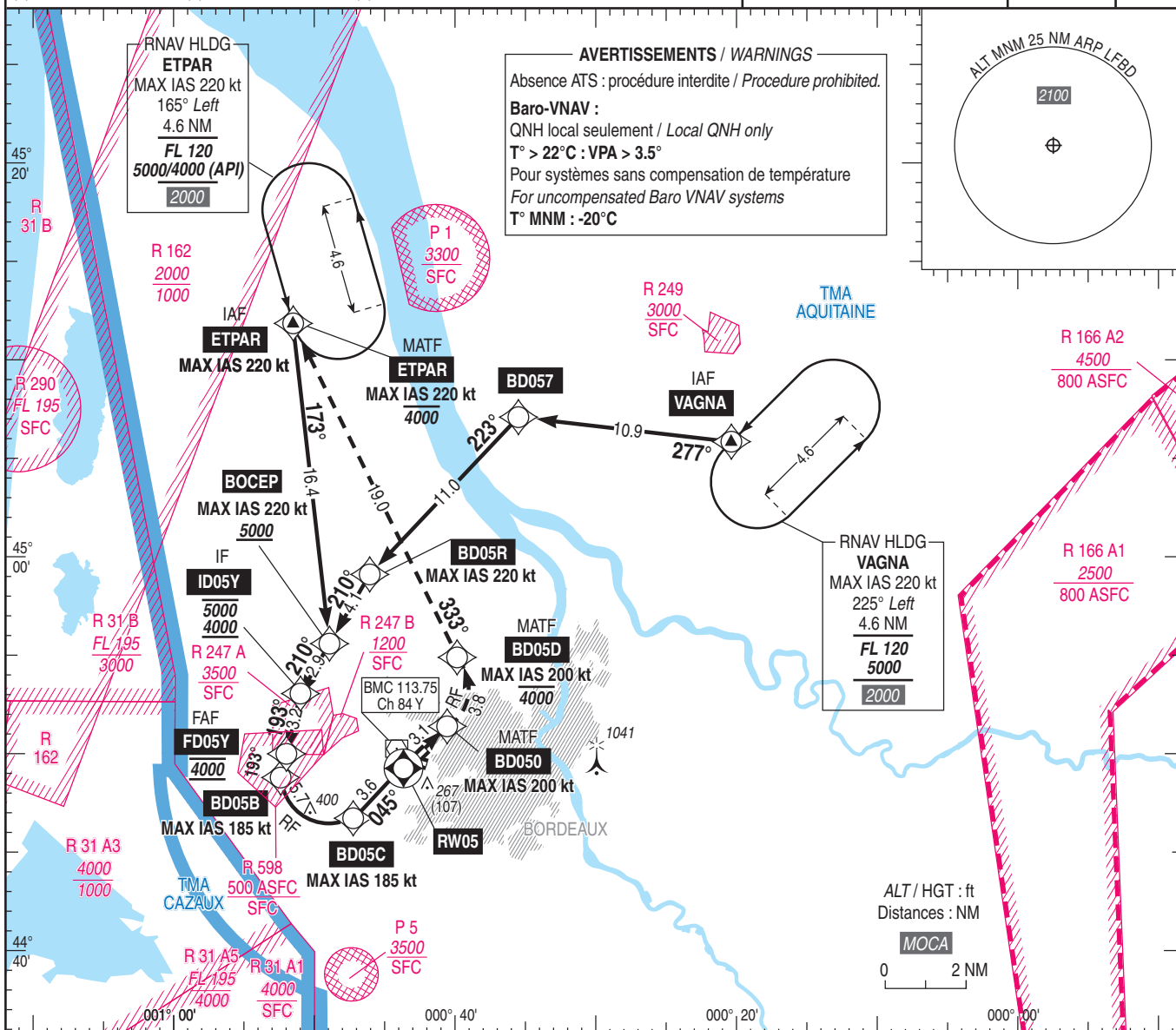
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300

(1) Secteur / Sector BW - (2) Secteur / Sector BE - (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction.

RNP AR APCH

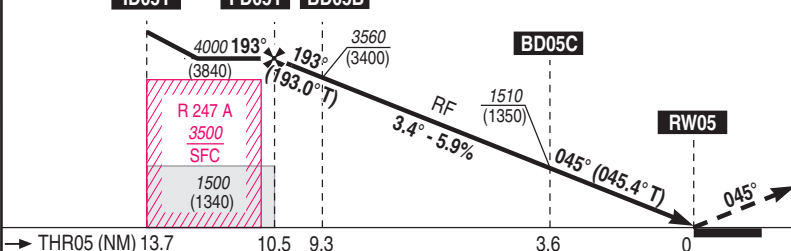
Fonctionnalité attente RNAV requise
RNAV holding functionality required

TCH : 49

VAR
0°
(2020)

TA : 5000

IF ID05Y FAF FD05Y BD05B



API : Monter vers BD050 (MAX IAS 200 kt) puis virer RF gauche vers BD05D (MAX IAS 200 kt, MAX ALT 4000) puis vers ETPAR en montée vers 4000 (3840) et intégrer l'attente ETPAR.

Missed APCH : Climb to BD050 (MAX IAS 200 kt) then RF turn left to BD05D (MAX IAS 200 kt, MAX ALT 4000) then to ETPAR climbing up to 4000 (3840) to enter ETPAR holding pattern.

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

REF HGT : ALT THR

CAT	RNP 0.3		
	DA (H)	RVR	OCH
A	420 (260)	1300	260
B	440 (280)	1300	279
C	460 (300)	1400	299
D	480 (320)	1400	319

Observations / Remarks : Panne de guidage durant l'approche voir / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see AIP ENR 1.5

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

BORDEAUX MERIGNAC

ALT AD : 166, THR : 160 (6 hPa)

FNA RNP Z RWY 05

ATIS MERIGNAC : 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.875 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (3)
MERIGNAC Approche / Approach 121.200 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300

(1) Secteur / Sector BW - (2) Secteur / Sector BE - (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

RNP APCH

Fonctionnalité d'attente RNAV requise
RNAV holding functionality required

EGNOS

Ch 63352

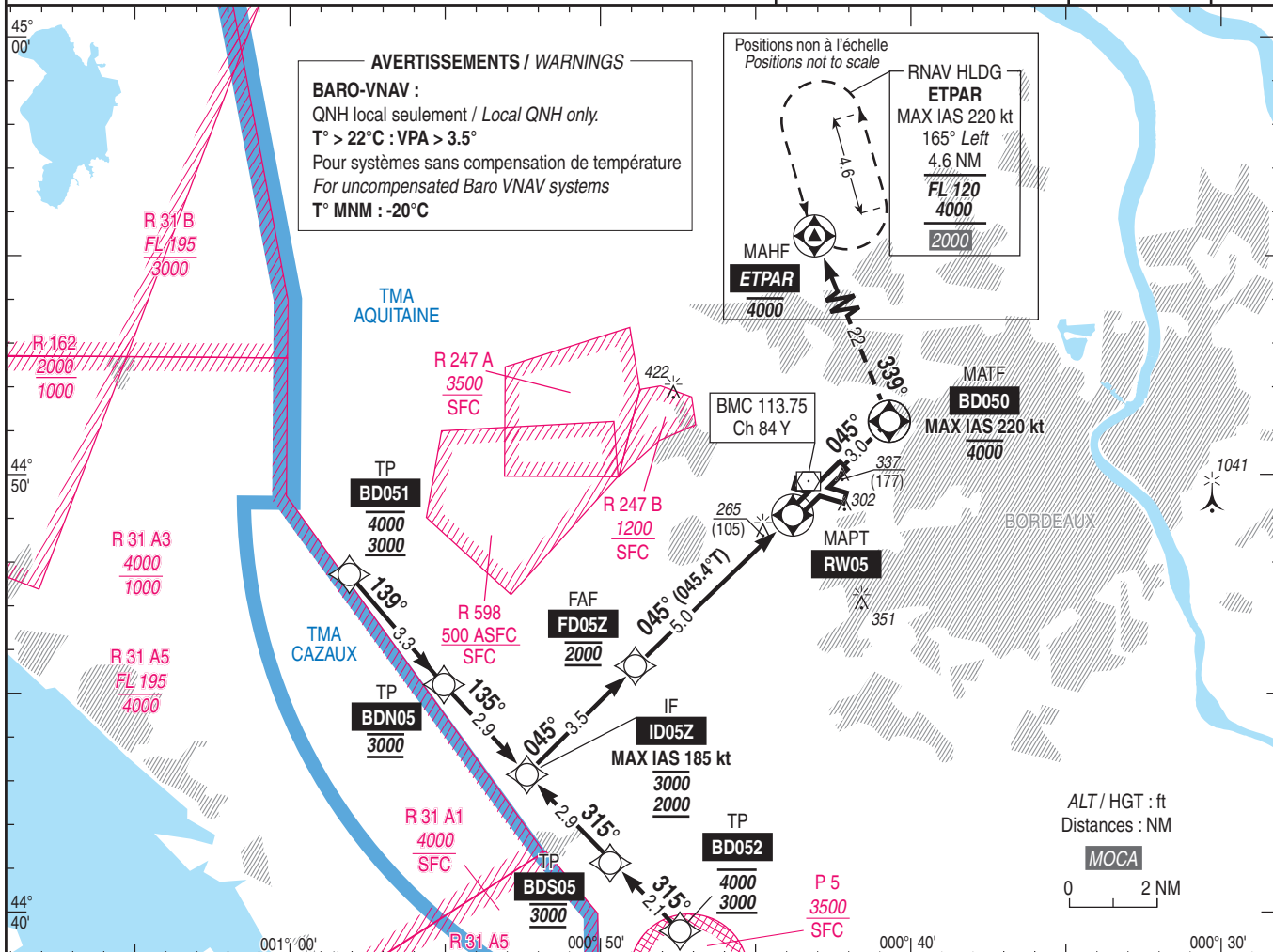
E05A

TCH : 49

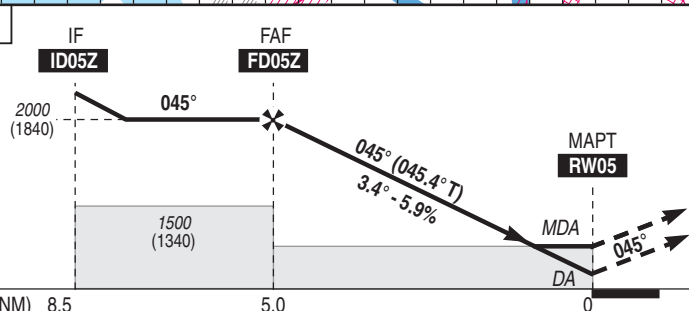
VAR

0°

(2020)



TA : 5000



API : Monter jusqu'à **BD050** (RM 045°) (MAX IAS 220 kt, MAX ALT 4000), puis tourner à **gauche** vers **ETPAR** en montée vers **4000** (3840), puis intégrer l'attente **ETPAR**.
Monter à 1100 (940) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up to **BD050** (MAG 045°) (MAX IAS 220 kt, MAX ALT 4000), then turn **left** to **ETPAR** climb up to **4000** (3840) to enter **ETPAR** holding pattern.
Climb up to 1100 (940) prior to level acceleration.

→ THR (NM) 8.5

5.0

0

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 ⁽⁴⁾		DIST RW05				
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	ALT	HGT	4	3
A			164	410 (250)		239	1500			640 (480)	1500				1640	1280
B			178	420 (260)		253	1500			670 (510)	1600				(1480)	(1120)
C			188	430 (270)		262	1600		351	820 (660)	2400					930
D	410 (250)	1300	199	440 (280)		274	1600			870 (710)	3600					(770)

Observations / Remarks : Panne de guidage durant l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir/see AIP ENR 1.5.

(4) MVL interdites au Sud-Est des pistes / Circling prohibited South-East of RWY.

FAF - RW05	5.0 NM	70 kt 4 min 17	80 kt 3 min 45	90 kt 3 min 20	100 kt 3 min 00	115 kt 2 min 37	130 kt 2 min 18	145 kt 2 min 04	160 kt 1 min 53	175 kt 1 min 43	185 kt 1 min 37
VSP (ft/min)		415	475	535	595	685	775	865	955	1045	1105

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BORDEAUX MERIGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 166 (6 hPa), THR : 160

FNA VOR RWY 05

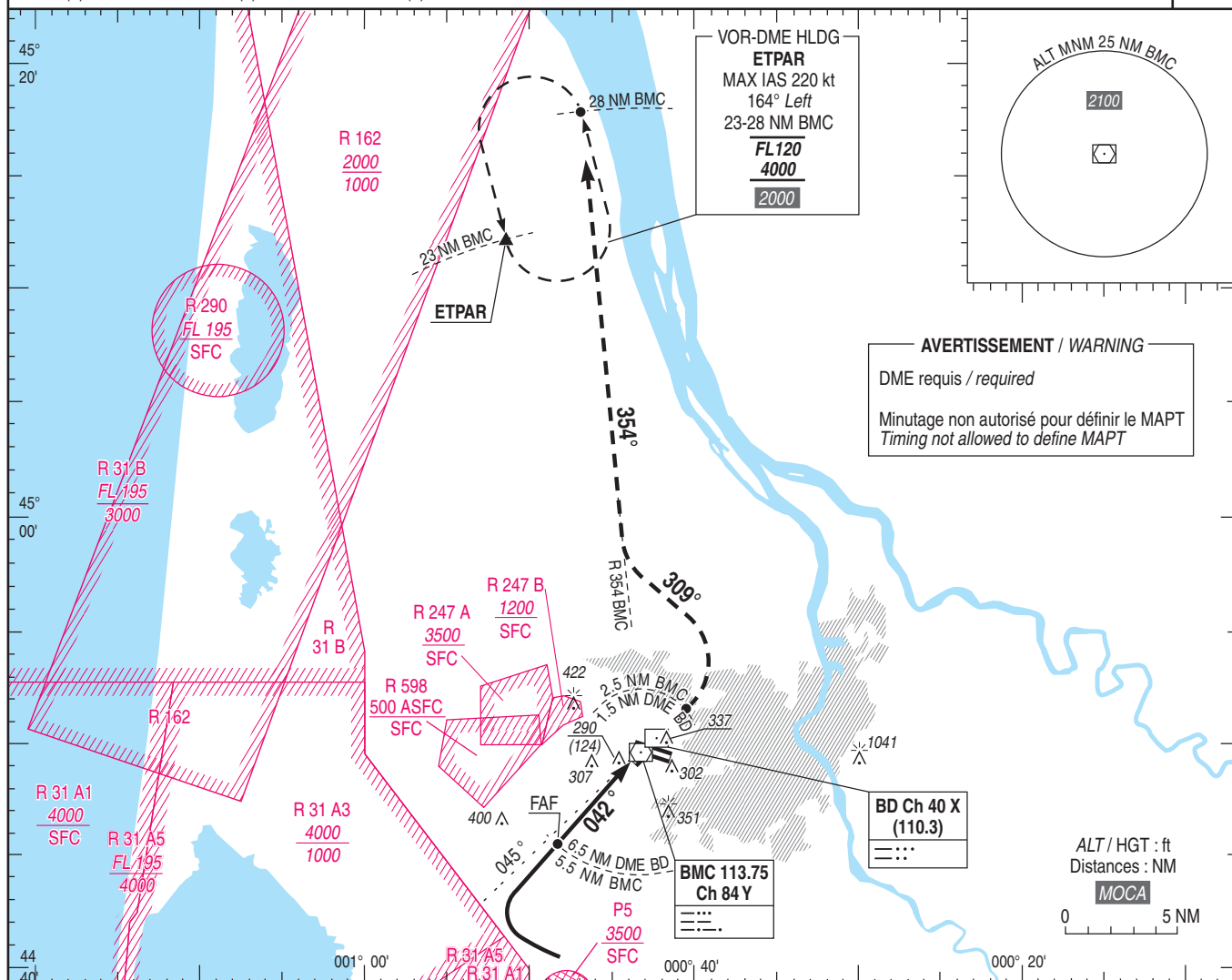
ATIS : MERIGNAC : 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.875 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)

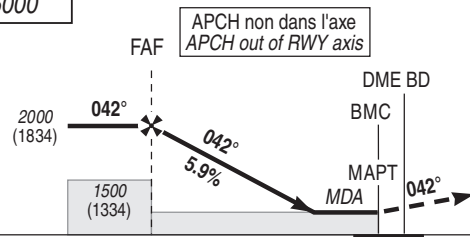
MERIGNAC Approche / Approach 121.200 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300

(1) Secteur/Sector BW - (2) Secteur/Sector BE - (3) Sur instruction du CTL / With ATC instruction

VAR
0°
(2020)

TA : 5000



API : Monter RDL 042° BMC (RM 042°).
A 2.5 NM BMC (1.5 NM BD), tourner à gauche RM 309°
pour intercepter et suivre le RDL 354° BMC vers l'attente
ETPAR en montée vers 4000 (3834).
Monter à 1100 (934) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb RDL 042° BMC (MAG 042°).
At 2.5 NM BMC (1.5 NM BD), turn left MAG 309° to intercept
and follow RDL 354° BMC to ETPAR holding up to 4000 (3834).
Climb up to 1100 (934) prior to level acceleration.

→ DME BD (NM) 6.5 1.5
→ DME BMC (NM) 5.5 0.5

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			MVL/Circling (4)		DME BMC					DME BD				
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	ALT	5	4	3	2	NM	ALT	6	5
A		1500		640 (470)	1500			1820	1460	1100	740			1820	1460
B		1500		670 (500)	1600			(1654)	(1294)	(934)	(574)			(1654)	(1294)
C	540 (370)	1700	369	820 (650)	2400										
D		1700		870 (700)	3600										

Observations /Remarks : (4) MVL interdites au Sud-Est des pistes / Circling prohibited SE of RWY.

FAF - MAPT	5.5 NM	70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	175 kt	185 kt
		4 min 43	4 min 08	3 min 40	3 min 18	2 min 52	2 min 33	2 min 17	2 min 04	1 min 53	1 min 47
VSP (ft/min)		420	480	540	600	690	780	870	960	1050	1110

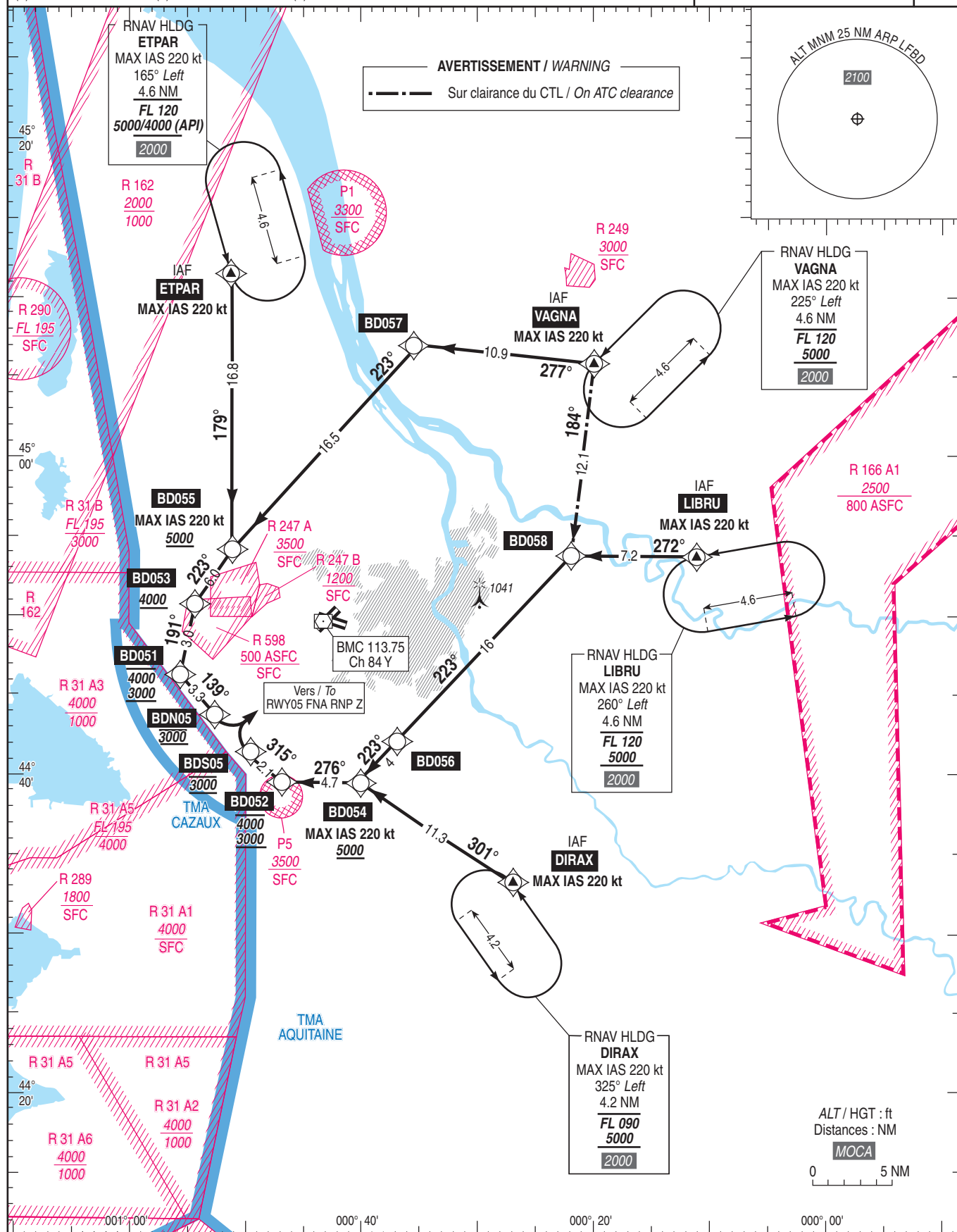
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach**BORDEAUX MERIGNAC**

CAT A B C D

INA RNAV Z RWY 05

ATIS MERIGNAC : 131.155
APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.875 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / Approach 121.200 (3)
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300
(1) Secteur / Sector BW - (2) Secteur / Sector BE - (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

RNP APCH	VAR
Fonctionnalité d'attente RNAV requise RNAV holding functionality required	0° (2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

BORDEAUX MERIGNAC

CAT A B C D

INA VOR RWY 05

ATIS : MERIGNAC : 131.155

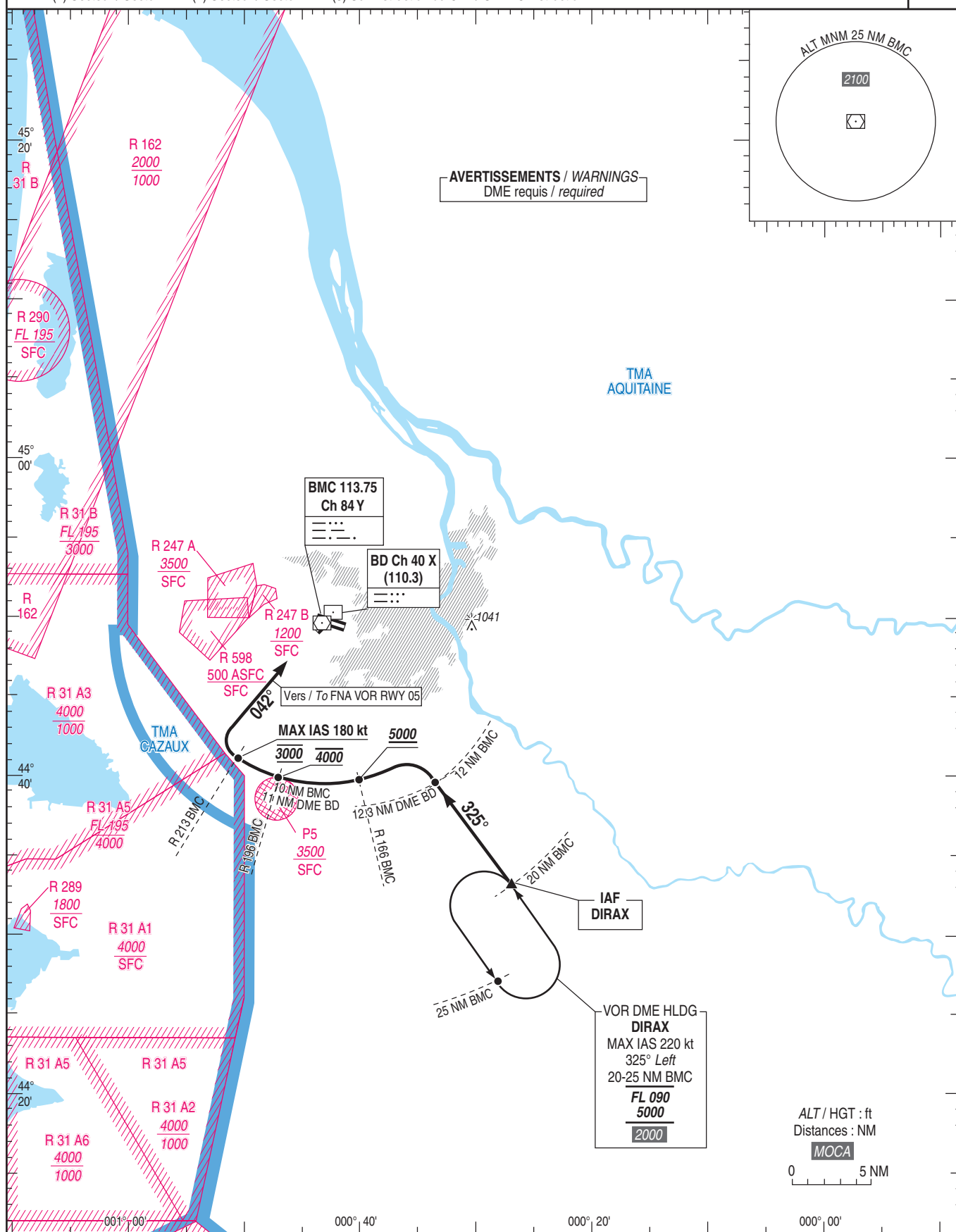
APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.875 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)

MERIGNAC Approche / Approach 121.200 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300

(1) Secteur / Sector BW (2) Secteur / Sector BE (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

VAR
0°
(2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

BORDEAUX MERIGNAC

CAT A B C D

INA RNAV (GNSS) RWY 11

ATIS : MERIGNAC : 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.875 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)

MERIGNAC Approche / Approach 121.200 (3)

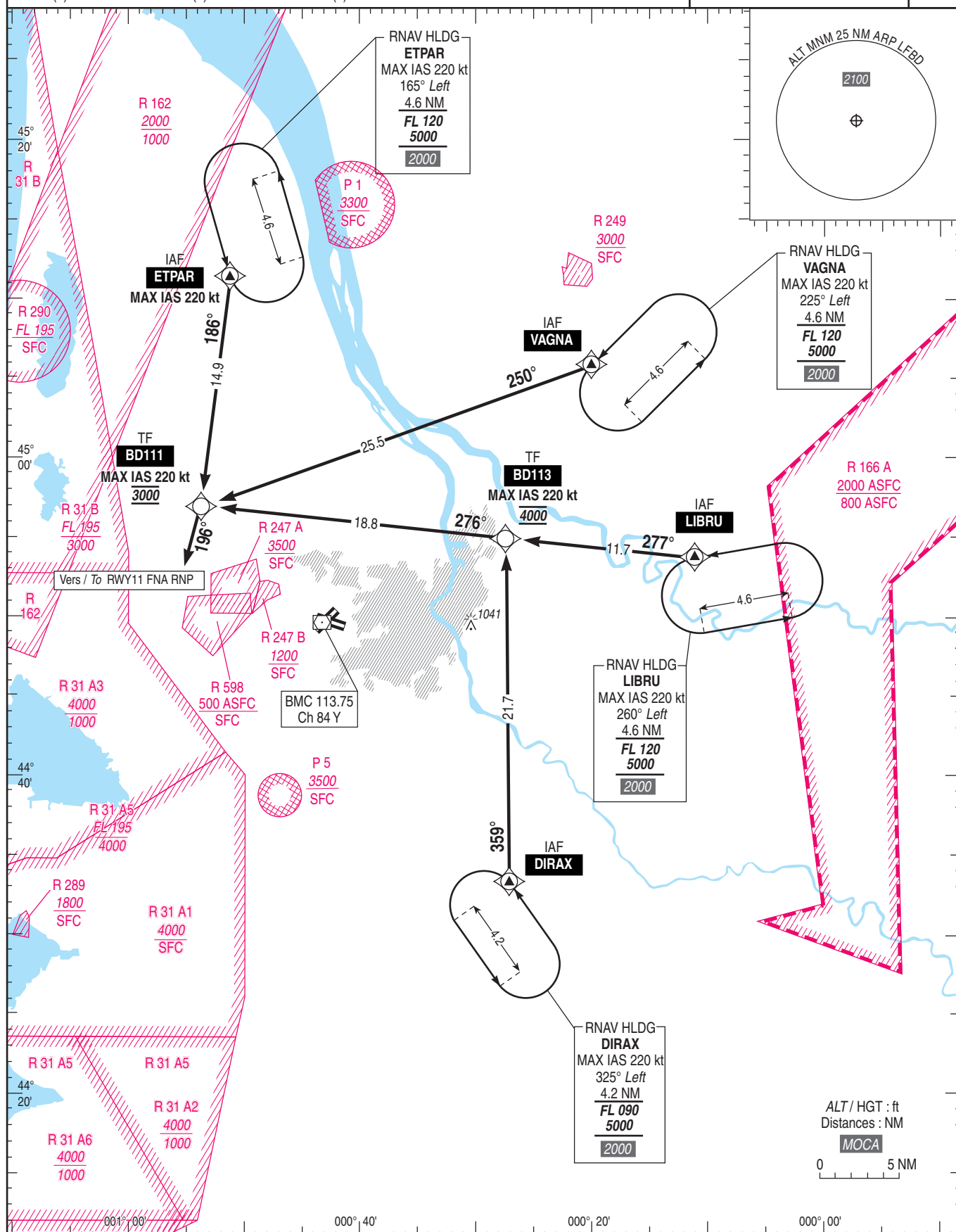
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300

(1) Secteur / Sector BW (2) Secteur / Sector BE (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

RNP APCH

Fonctionnalité d'attente RNAV requise
RNAV holding functionality required

VAR

0°
(2020)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

BORDEAUX MERIGNAC

ALT AD : 166, THR : 153 (6 hPa)

FNA RNP RWY 11

ATIS : MERIGNAC 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.875 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (3)
MERIGNAC Approche / Approach 121.200 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300

(1) Secteur / Sector BW (2) Secteur / Sector BE (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

RNP APCH

Fonctionnalité d'attente RNAV requise
RNAV holding functionality required

EGNOS

Ch 50040

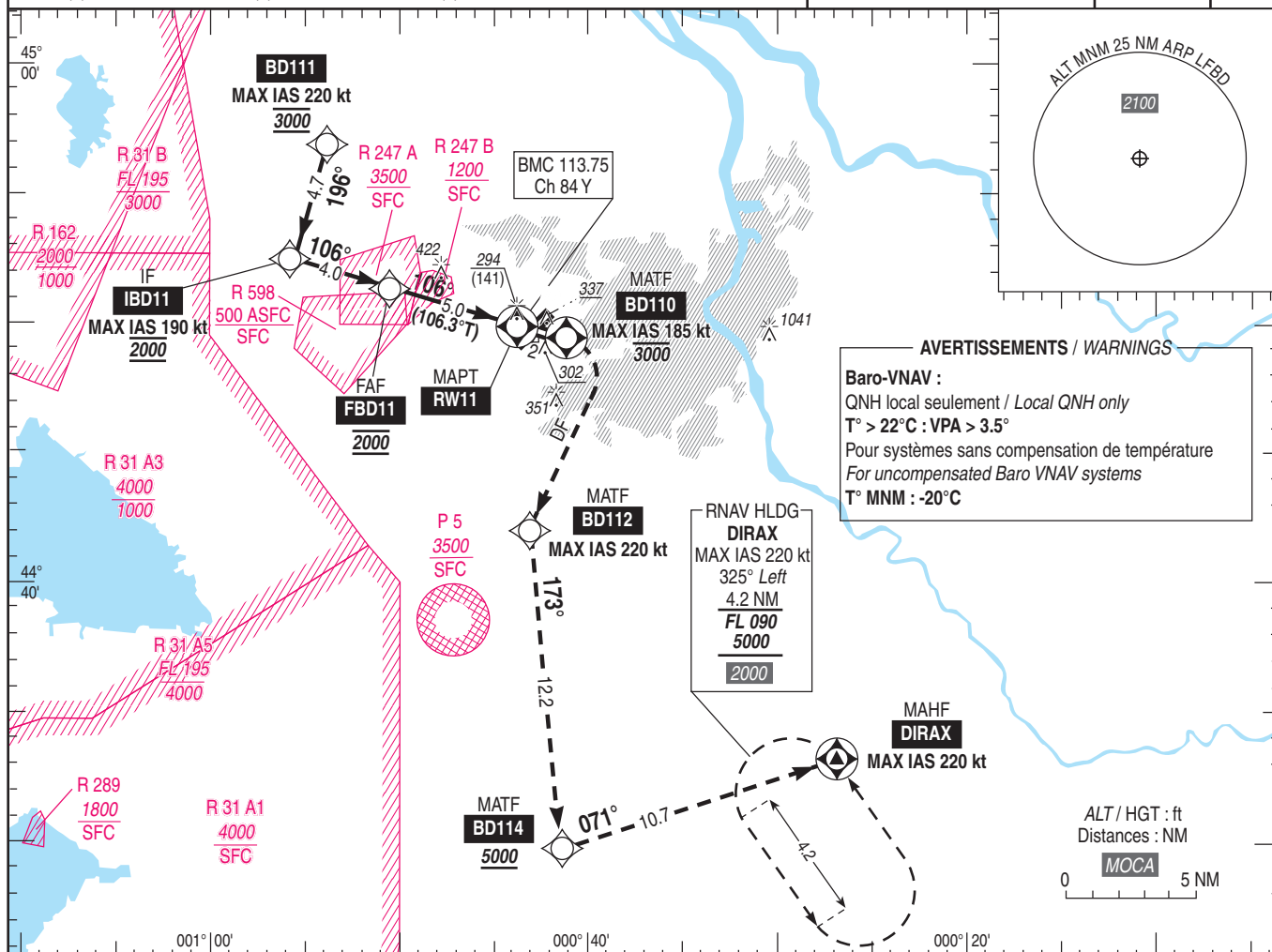
E11A

TCH : 49

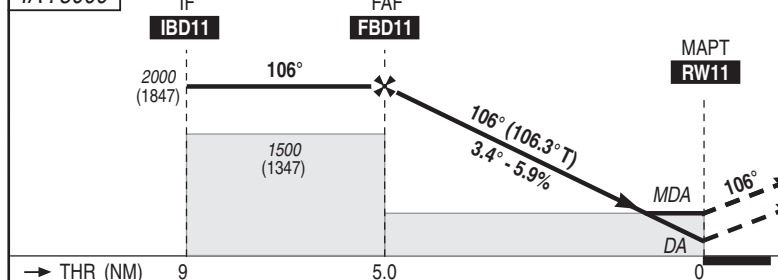
VAR

0°

(2020)



TA : 5000



API : Monter jusqu'à **BD110** (MAX IAS 185 kt) vers **3000** (2847) **MAX**, puis tourner à **droite** direct vers **BD112** (MAX IAS 220 kt) puis vers **BD114** en montée vers **5000** (4847), puis vers **DIRAX** pour intégrer l'attente.
Monter à 1100 (947) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up till **BD110** (MAX IAS 185 kt) around **3000** (2847) **MAX**, then turn **right** direct to **BD112** (MAX IAS 220 kt) then to **BD114** climbing up to **5000** (4847) then to **DIRAX** to enter holding pattern.
Climb up to 1100 (947) prior to level acceleration.

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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / Circling ⁽¹⁾		DIST RW11			
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS				
A			207	430 (280)	1300	275		1500		640 (480)	1500	DIST RW11	NM	4	3
B			221	450 (290)	1400	289		1500		670 (520)	1600				
C	410 (250)	1300	231	460 (310)	1400	306	550 (390)	1800	388	820 (670)	2400				
D			242	490 (340)	1500	335		1800		870 (720)	3600				
														2	1
														1640	1280
														(1487)	(1127)
														920	560
														(767)	(407)

Observations / Remarks : Panne de guidage durant l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see ENR 1.5.

(1) MVL interdites au Nord de la piste / Circling prohibited North of RWY.

FAF - THR	5.0 NM	70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	175 kt	185 kt
		4 min 17	3 min 45	3 min 20	3 min 00	2 min 37	2 min 18	2 min 04	1 min 53	1 min 43	1 min 37
VSP (ft/min)		420	480	540	600	690	780	870	960	1050	1110

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BORDEAUX MERIGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 166, THR : 153 (6 hPa)

FNA VOR RWY 11

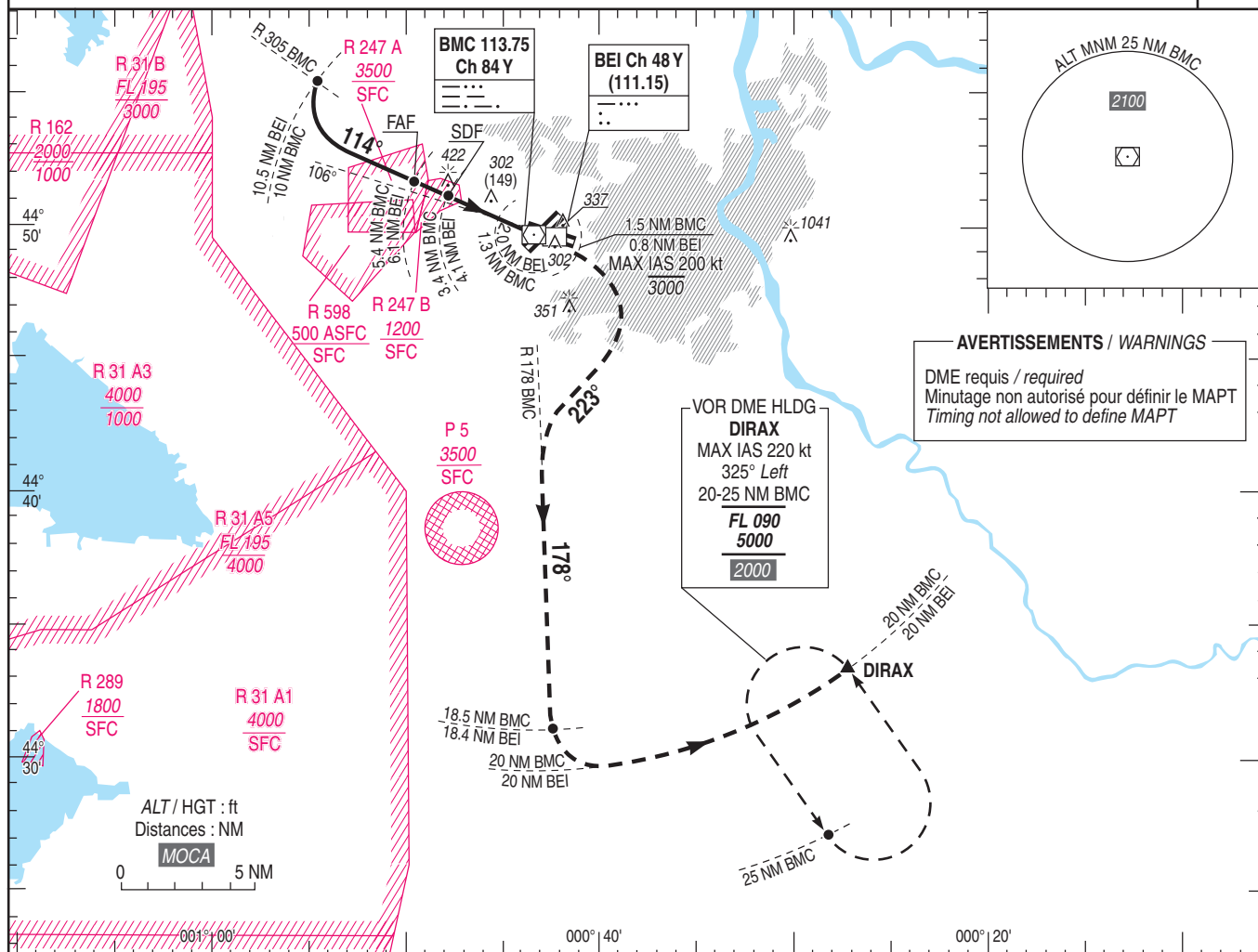
ATIS : MERIGNAC : 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.875 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)

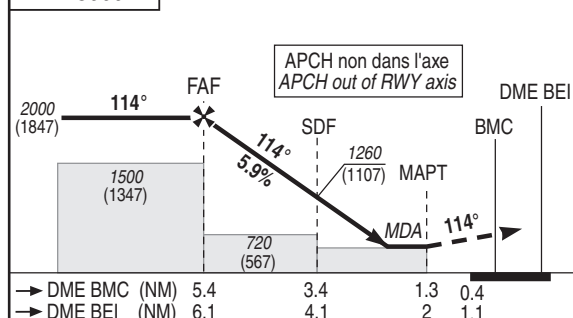
MERIGNAC Approche / Approach 121.200 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300

(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / (1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction

VAR
0°
(2020)

TA : 5000



API : Monter **RDL 114° BMC** (RM 114°) jusqu'à **1.5 NM BMC** ou **0.8 NM BEI** vers **3000 MAX** (2847) (MAX IAS 200 kt). A **1.5 NM BMC** ou **0.8 NM BEI**, sauf instructions du contrôle, tourner à droite **RM 223°** en montée vers **5000** (4847) pour intercepter et suivre le **RDL 178° BMC** (RM 178°), puis à **5000 MNM** (4847) suivre l'arc **20 NM** du **DME BMC** vers **DIRAX**.
Monter à **1100** (947) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb RDL 114° BMC (MAG 114°) till **1.5 NM BMC** or **0.8 NM BEI** up to **3000 MAX** (2847) (MAX IAS 200 kt). At **1.5 NM BMC** or **0.8 NM BEI**, except ATC instructions, turn **right MAG 223°** climbing up to **5000** (4847) to intercept and follow **RDL 178° BMC** (MAG 178°), then at **5000 MNM** (4847) follow **20 NM DME BMC** course to **DIRAX**.
Climb up to **1100** (947) prior 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	VOR			MVL/Circling ⁽¹⁾		DME BMC					DME BEI				
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	ALT	HGT	5	4	3	2	NM	ALT	HGT
A	600 (450)	1500	447	640 (480)	1500		1850	(1697)	1490	(1337)	1130	(977)	6	1950	(1797)
B	600 (450)	1500	447	670 (520)	1600								5	1590	(1437)
C	620 (470)	2200	461	820 (670)	2400								4	1230	(1077)
D	640 (490)	2300	481	870 (720)	3600								3	870	(717)

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Nord de la piste. / (1) Circling prohibited N of RWY.

FAF - MAPT	4.1 NM	70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	175 kt	185 kt
VSP (ft/min)		3 min 31	3 min 05	2 min 44	2 min 28	2 min 08	1 min 54	1 min 42	1 min 32	1 min 24	1 min 20
		420	480	540	600	690	780	870	960	1050	1110

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

BORDEAUX MERIGNAC

CAT A B C D

INA VOR RWY 11

ATIS : MERIGNAC : 131.155

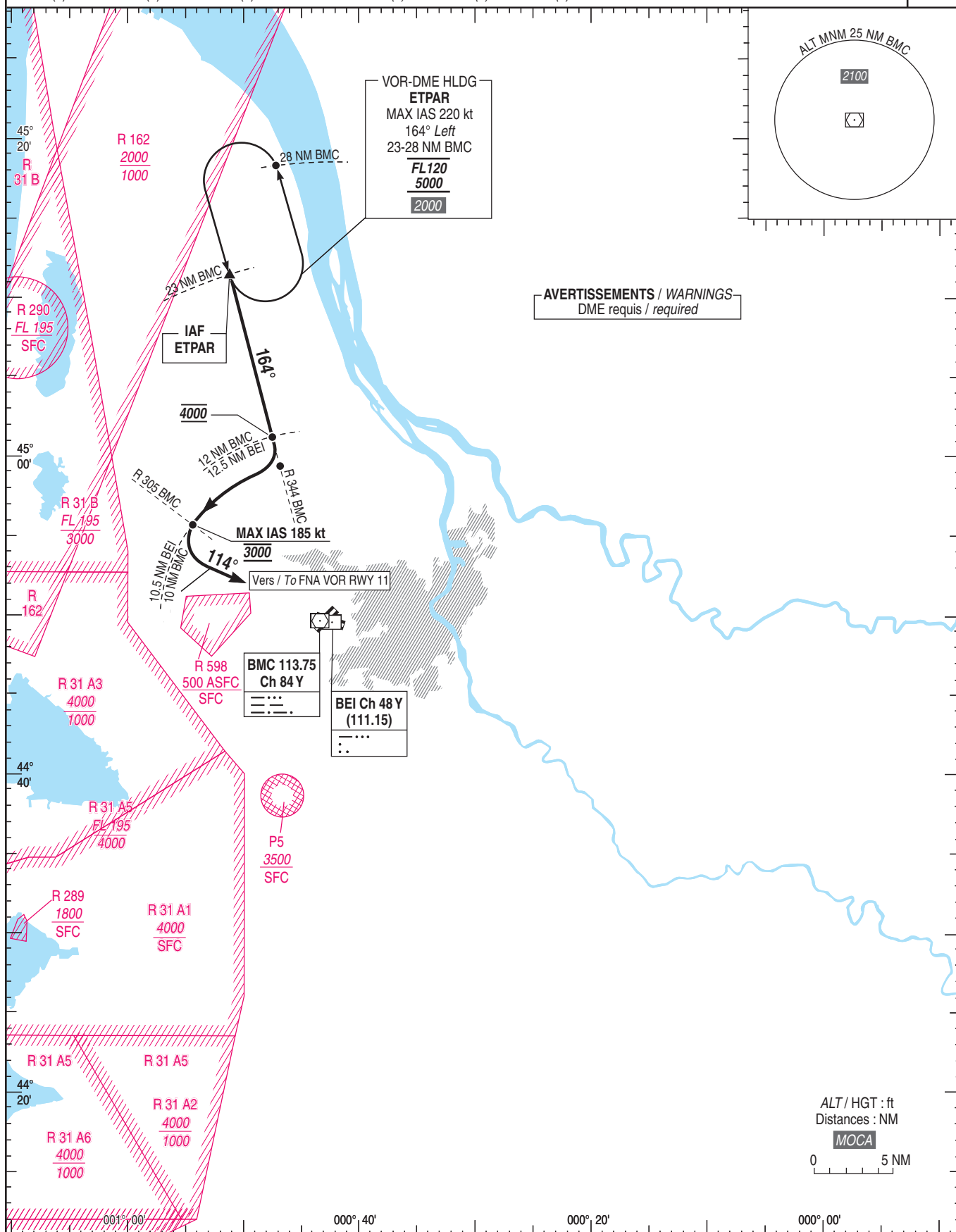
APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.875 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)

MERIGNAC Approche / Approach 121.200 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300

(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / (1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction

VAR
0°
(2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BORDEAUX MERIGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 166, THR : 151 (6 hPa)

FNA RNP RWY 23

ATIS : MERIGNAC : 131.155
APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.875 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / Approach 121.200 (3)
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300
(1) Secteur / Sector BW (2) Secteur / Sector BE (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

RNP APCH

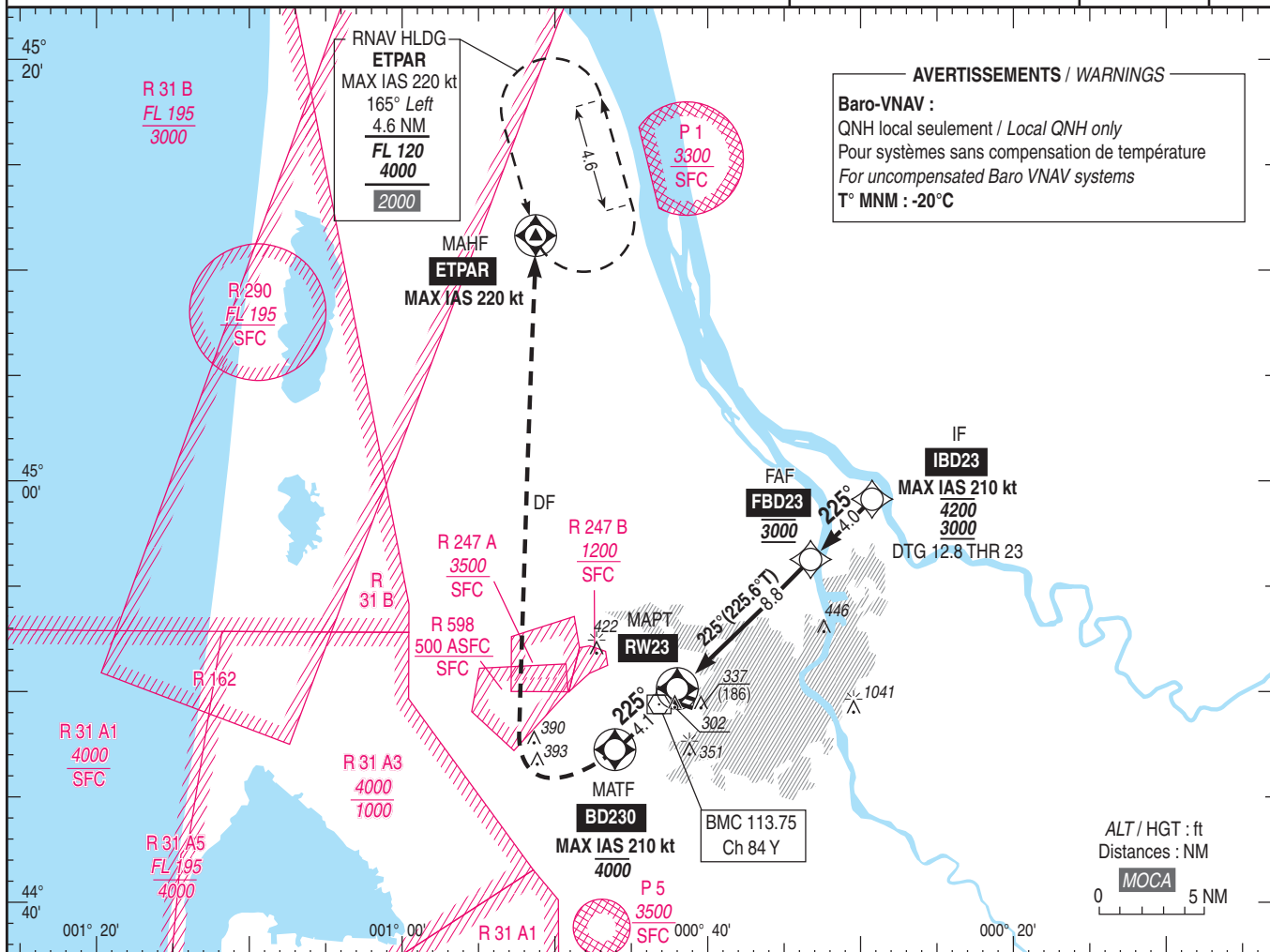
Fonctionnalité d'attente RNAV requise
RNAV holding functionality required

EGNOS

Ch 64171
E23A
TCH : 54

VAR

0°
(2020)



TA : 5000

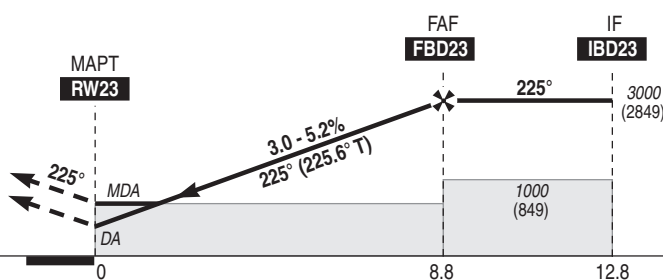
API : Monter direct vers **BD230** (MAX IAS 210 kt, MAX ALT 4000), puis tourner à **droite** vers **ETPAR** en montée vers **4000** (3849), puis intégrer l'attente **ETPAR**.

Monter à 1100 (949) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up direct to **BD230** (MAX IAS 210 kt, MAX ALT 4000), then turn **right** to **ETPAR** climb up to **4000** (3849) to join **ETPAR** holding pattern.

Climb up to 1100 (949) prior to level acceleration.

THR ← (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	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / Circling ⁽¹⁾		DIST RW23							
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS								
A			136	430 (280)	600	274				640 (490)	1500	NM ALT (HGT)	2	3	4	5	6	7	8
B			144	440 (290)	650	287				670 (520)	1600		840	1160	1480	1800	2120	2430	2750
C			159	460 (310)	700	306				820 (670)	2400		(689)	(1009)	(1329)	(1649)	(1969)	(2279)	(2599)
D/DL			173	490 (340)	800	333				870 (720)	3600								

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Sud-Est des pistes / Circling prohibited SE of RWY.

Panne de guidage radar durant l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see ENR 1.5.

FAF - MAPT	8.8 NM	70 kt 7 min 31	80 kt 6 min 35	90 kt 5 min 51	100 kt 5 min 16	115 kt 4 min 35	130 kt 4 min 03	145 kt 3 min 38	160 kt 3 min 17	175 kt 3 min 01	185 kt 2 min 51
VSP (ft/min)		370	425	480	530	610	690	770	850	925	980

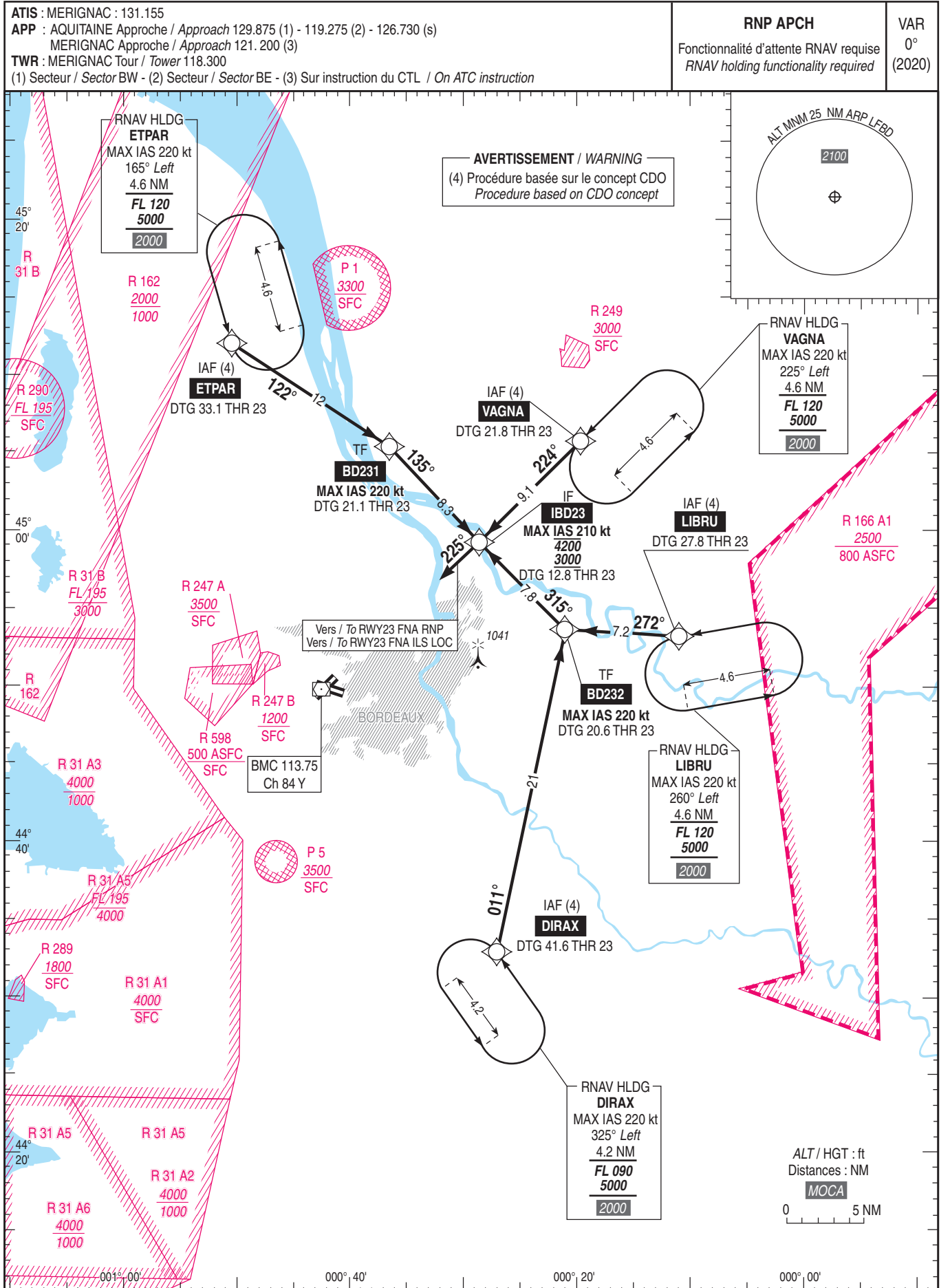
SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

BORDEAUX MERIGNAC

CAT A B C D

INA RNAV RWY 23



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

BORDEAUX MERIGNAC

INA VOR RWY23

INA ILS ou/ou LOC RWY23

CAT A B C D

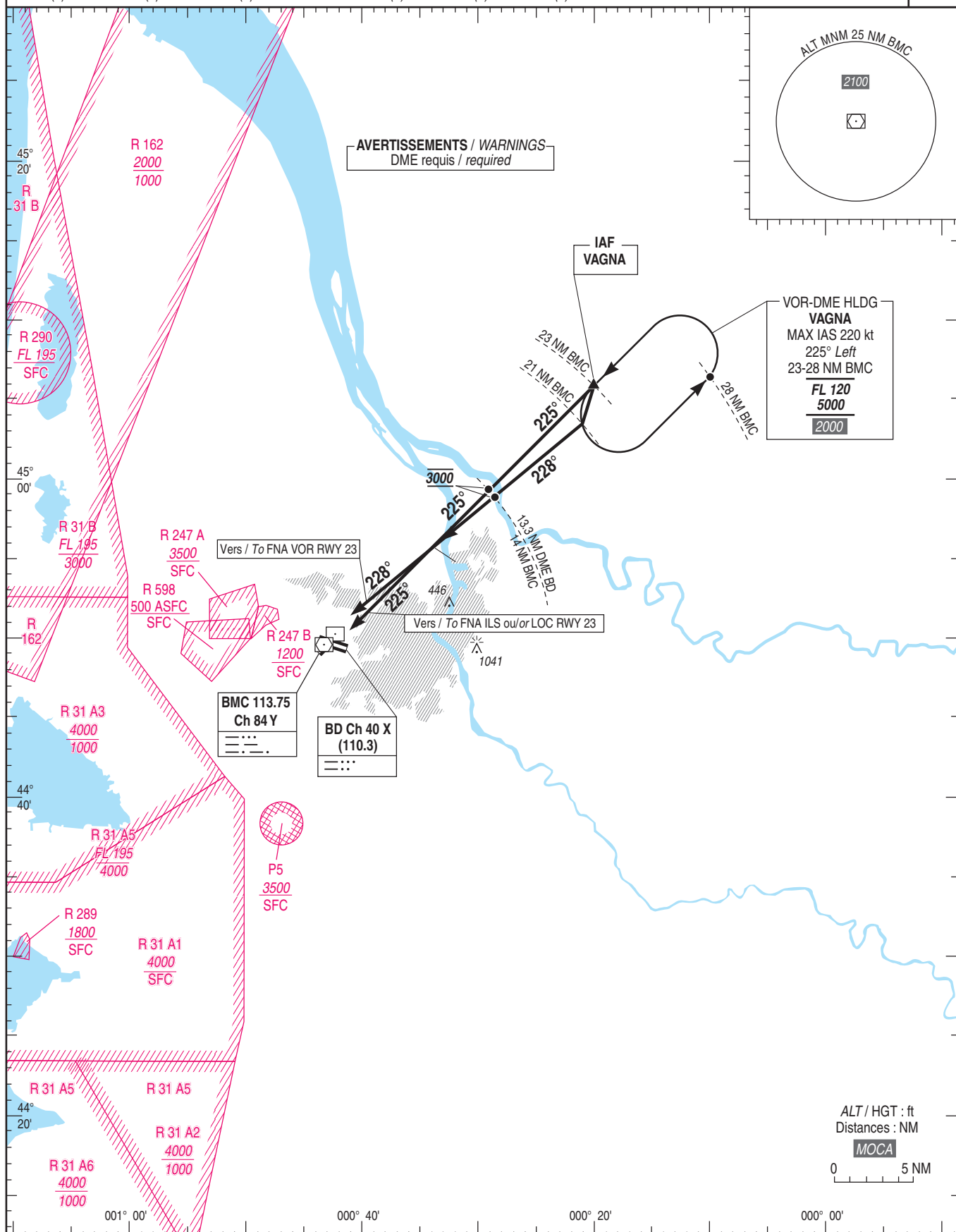
ATIS : MERIGNAC : 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.875 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / Approach 121.200 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300

(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / (1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction

VAR
0°
(2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 166, THR : 151 (6 hPa)

BORDEAUX MERIGNAC

FNA ILS CAT I ou/ou

FNA ILS CAT II et/and CAT III ou/ou

FNA LOC RWY 23

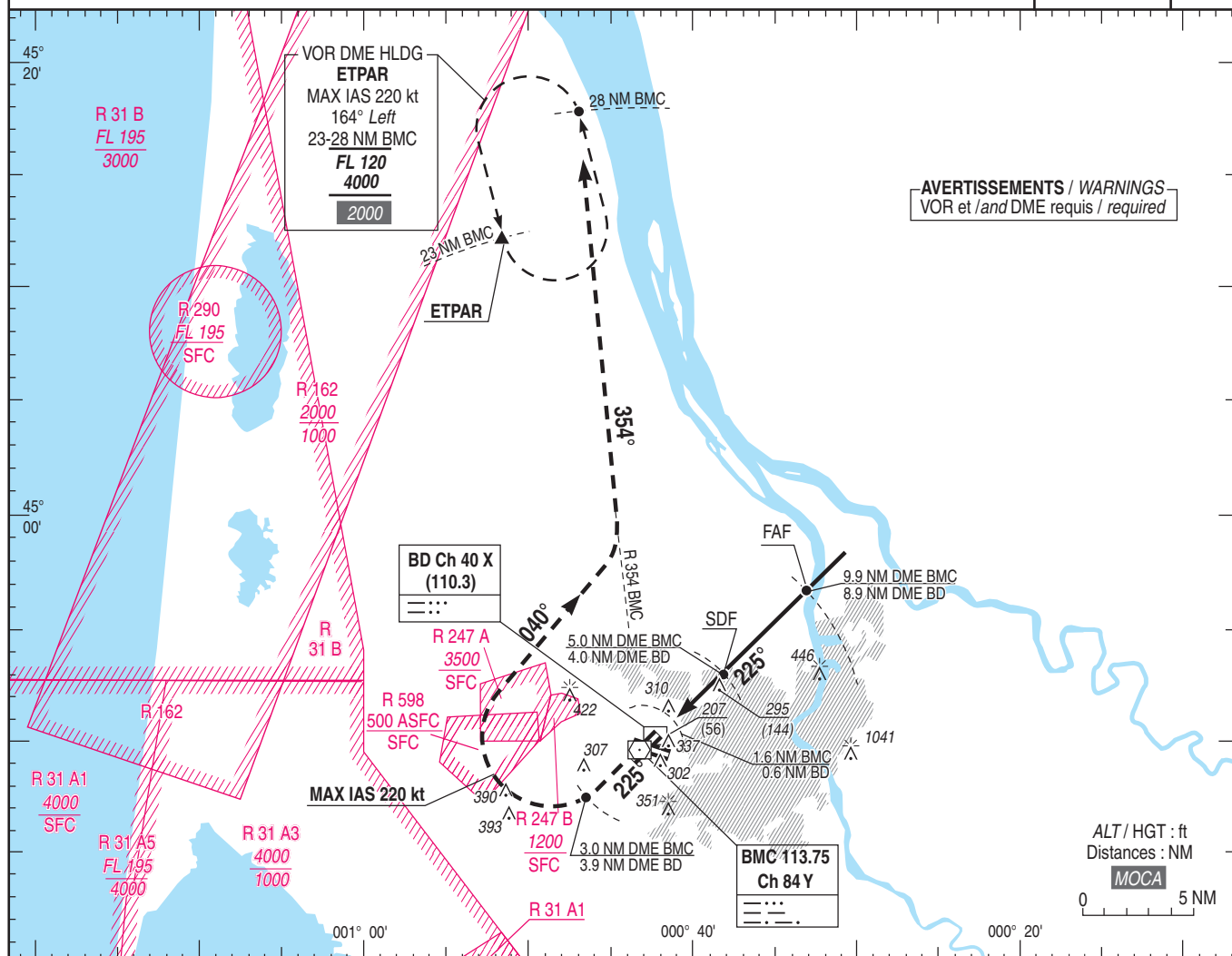
ATIS : MERIGNAC : 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.875 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)

MERIGNAC Approche / Approach 121.200 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300

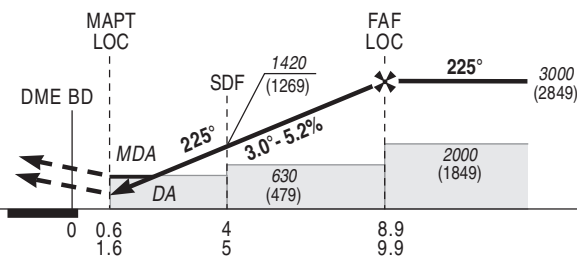
(1) Secteur / Sector BW - (2) Secteur / Sector BE - (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

ILS - DME
BD 110.3
RDH : 54VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : Monter dans l'axe. A 3.9 NM BD, tourner à droite RM 040° (MAX IAS 220 kt) pour intercepter et suivre le RDL 354° BMC vers l'attente ETPAR en montée vers 4000 (3849). Monter à 1100 (949) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead. At 3.9 NM BD turn right MAG 040° (MAX IAS 220 kt) to intercept and follow RDL 354° BMC to ETPAR holding at 4000 (3849). Climb up to 1100 (949) prior to level acceleration.



DME BD ← (NM)

DME BMC ← (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		OCH ILS CAT 1	OCH ILS CAT 2	LOC			MVL/Circling (1)		DME BMC								
	DA (H)	RVR			MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	3	4	5	6	7	8	9	
A			137	49				640 (490)	1500	ALT	810	1130	1440	1760	2080	2400	2720	
B			145	59				670 (520)	1600	(HGT)	(659)	(979)	(1289)	(1609)	(1929)	(2249)	(2569)	
C			159	72				820 (670)	2400									
D/DL			173	85				870 (720)	3600									
										DME BD								
										NM	2	3	4	5	6	7	8	
										ALT	790	1110	1430	1750	2060	2380	2700	
										(HGT)	(639)	(959)	(1279)	(1599)	(1909)	(2229)	(2549)	

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Sud-Est de la piste. (2) Base OCH ILS CAT II et CAT I : Plan sol.

(1) Circling prohibited SE of RWY (2) OCH base ILS CAT II and CAT I : Ground.

FAF - THR	8.8 NM	70 kt 7 min 31	80 kt 6 min 35	90 kt 5 min 51	100 kt 5 min 16	115 kt 4 min 35	130 kt 4 min 03	145 kt 3 min 38	160 kt 3 min 17	175 kt 3 min 01	185 kt 2 min 51
VSP (ft/min)		370	425	480	530	610	690	770	850	925	980

BORDEAUX MERIGNAC

CAT A B C D

ALT AD : 166, THR : 151 (6 hPa)

FNA VOR RWY 23

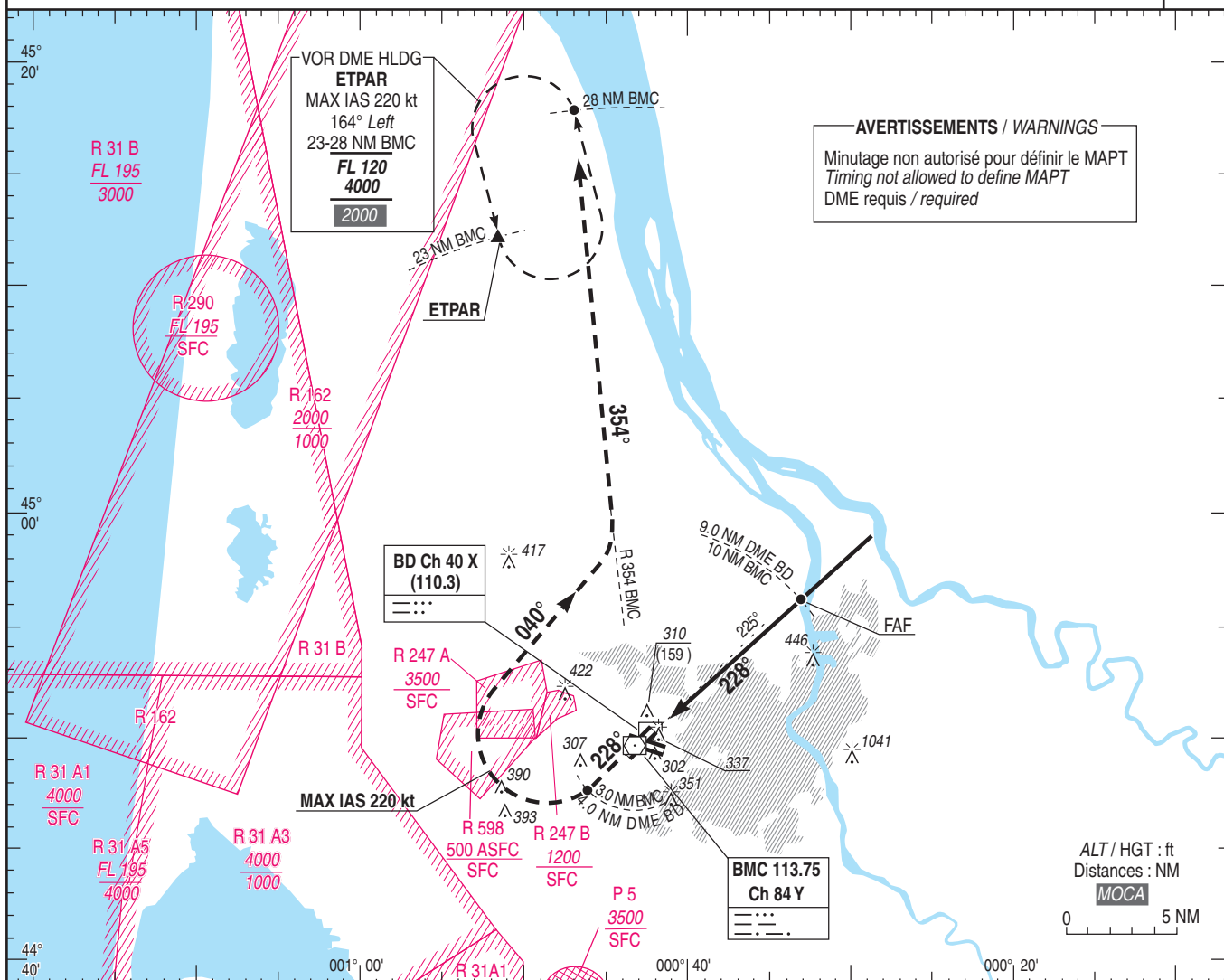
ATIS : MERIGNAC : 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.875 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)

MERIGNAC Approche / Approach 121.200 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.300

(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / (1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction

VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : Monter sur **RDL 228° BMC** (RM 228°).

A 3 NM BMC, tourner à droite RM 040° (MAX IAS 220 kt) pour intercepter et suivre le RDL 354° BMC vers l'attente ETPAR en montée vers 4000 (3849).

Monter à 1100 (949) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **RDL 228° BMC** (MAG 228°).*

At 3 NM BMC turn **right MAG 040°** (MAX IAS 220 kt) to intercept and follow **RDL 354° BMC** to **ETPAR holding at 4000** (3849).

Climb up to 1100 (949) prior to level acceleration.

DME BD ← (NM)

DME BMC ← (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*

Minimum Descent Altitudes/Vertical Distances in Feet, Meters, and Vis in Meters														
CAT	VOR			MVL/ <i>Circling</i> ⁽¹⁾		DME BMC	NM ALT (HGT)	3	4	5	6	7	8	9
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS			800 (649)	1120 (969)	1430 (1279)	1750 (1599)	2070 (1919)	2380 (2229)	2700 (2549)
A	560 (410)	1200	406	640 (490)	1500	DME BD	NM	2	3	4	5	6	7	8
B				670 (520)	1600		ALT	780	1110	1410	1730	2050	2360	2680
C				820 (670)	2400		(HGT)	(629)	(949)	(1259)	(1579)	(1899)	(2209)	(2529)
D				870 (720)	3600									

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Sud-Est de la piste. / (1) Circling prohibited SE of RWY.

FAF - MAPT	8.0 NM	70 kt 6 min 51	80 kt 6 min 00	90 kt 5 min 20	100 kt 4 min 48	115 kt 4 min 10	130 kt 3 min 42	145 kt 3 min 19	160 kt 3 min 00	175 kt 2 min 45	185 kt 2 min 36
VSP (ft/min)		370	420	475	525	605	685	760	845	920	970

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BORDEAUX MERIGNAC

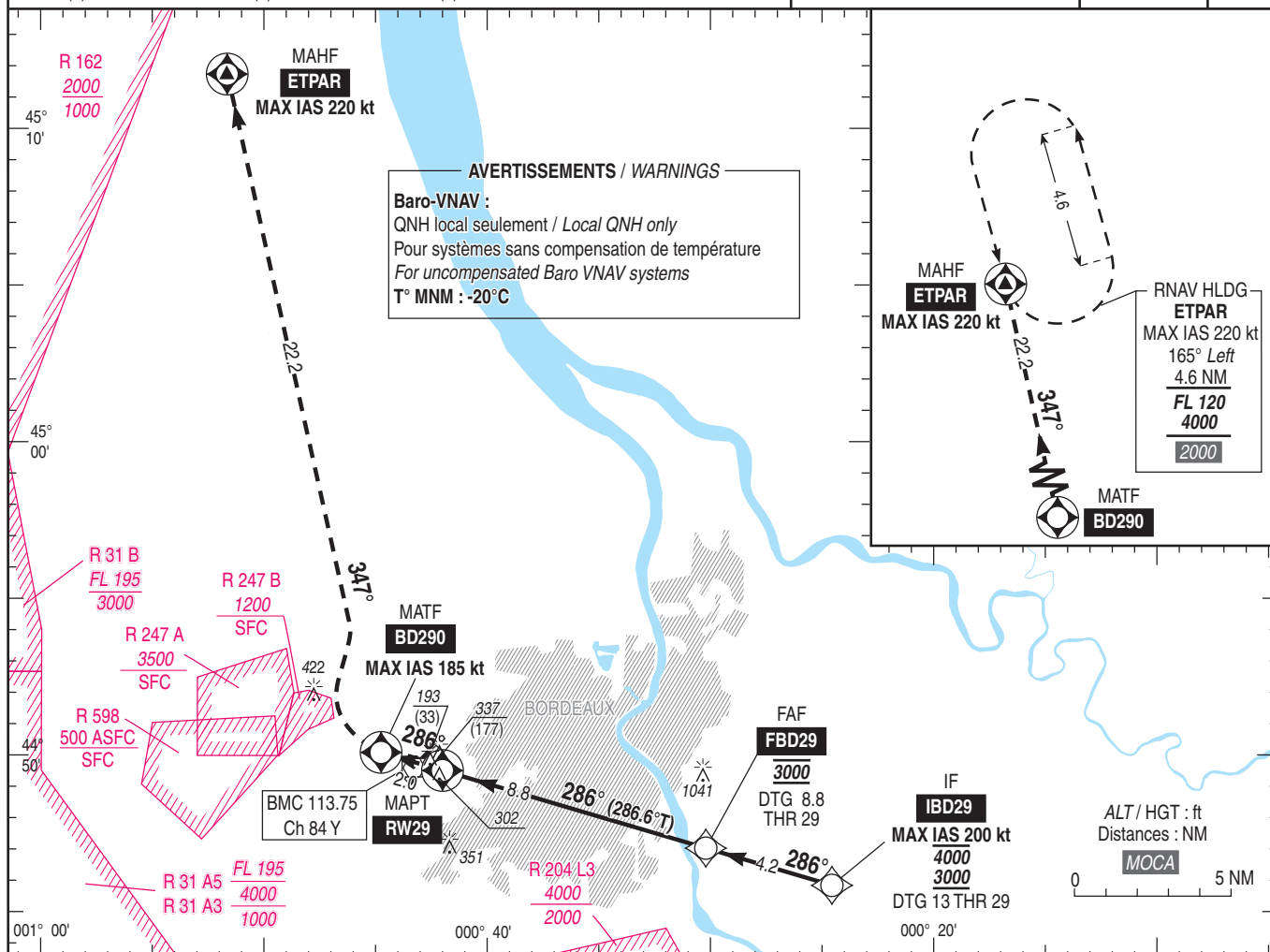
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 166, THR : 160 (6 hPa)

FNA RNP RWY 29

ATIS : MERIGNAC 131.155 APP : AQUITAINE Approche/Approach 129.875 (1) 119.275 (2) 126.730 (s) MERIGNAC Approche/Approach 121.200 (3) TWR : MERIGNAC Tour/Tower 118.300 (1) Secteur / Sector BW (2) Secteur / Sector BE (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction	RNP APCH Fonctionnalité d'attente RNAV requise RNAV holding functionality required	EGNOS Ch 82949 E29A TCH : 50	VAR 0° (2020)



TA : 5000

API : Monter vers **BD290** (MAX IAS 185 kt), puis tourner à **droite** jusqu'à **ETPAR** (MAX IAS 220 kt) en montée vers **4000** (3840), puis intégrer l'attente **ETPAR**.
Monter à **1100** (940) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up to **BD290** (MAX IAS 185 kt), then turn **right** to **ETPAR** (MAX IAS 220 kt) climbing up to **4000** (3840), to enter **ETPAR** holding pattern.
Climb up to **1100** (940) prior to level acceleration.

THR ← (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	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL/Circling ⁽¹⁾		DIST RW29				
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	ALT (HGT)	2	3	4
A			159	440 (280)	1300	278		1500		640 (480)	1500			850 (690)	1170 (1010)	1490 (1330)
B			171	450 (290)	1400	290		1500		670 (520)	1600					
C	360 (200)	1200	179	470 (310)	1400	309	590 (430)	2000	423	820 (660)	2400					
D			189	500 (340)	1500	336		2000		870 (720)	3600					
														6	7	8
														2120 (1960)	2440 (2280)	2760 (2600)

Observations /Remarks : Panne de guidage durant l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir/ see ENR 1.5.

(1) MVL interdites au Nord de la piste / Circling prohibited N of RWY.

FAF - RW29	8.8 NM	70 kt 7 min 32	80 kt 6 min 36	90 kt 5 min 52	100 kt 5 min 16	115 kt 4 min 35	130 kt 4 min 03	145 kt 3 min 38	160 kt 3 min 18	175 kt 3 min 01	185 kt 2 min 51
VSP (ft/min)		370	420	475	530	610	685	765	845	925	980

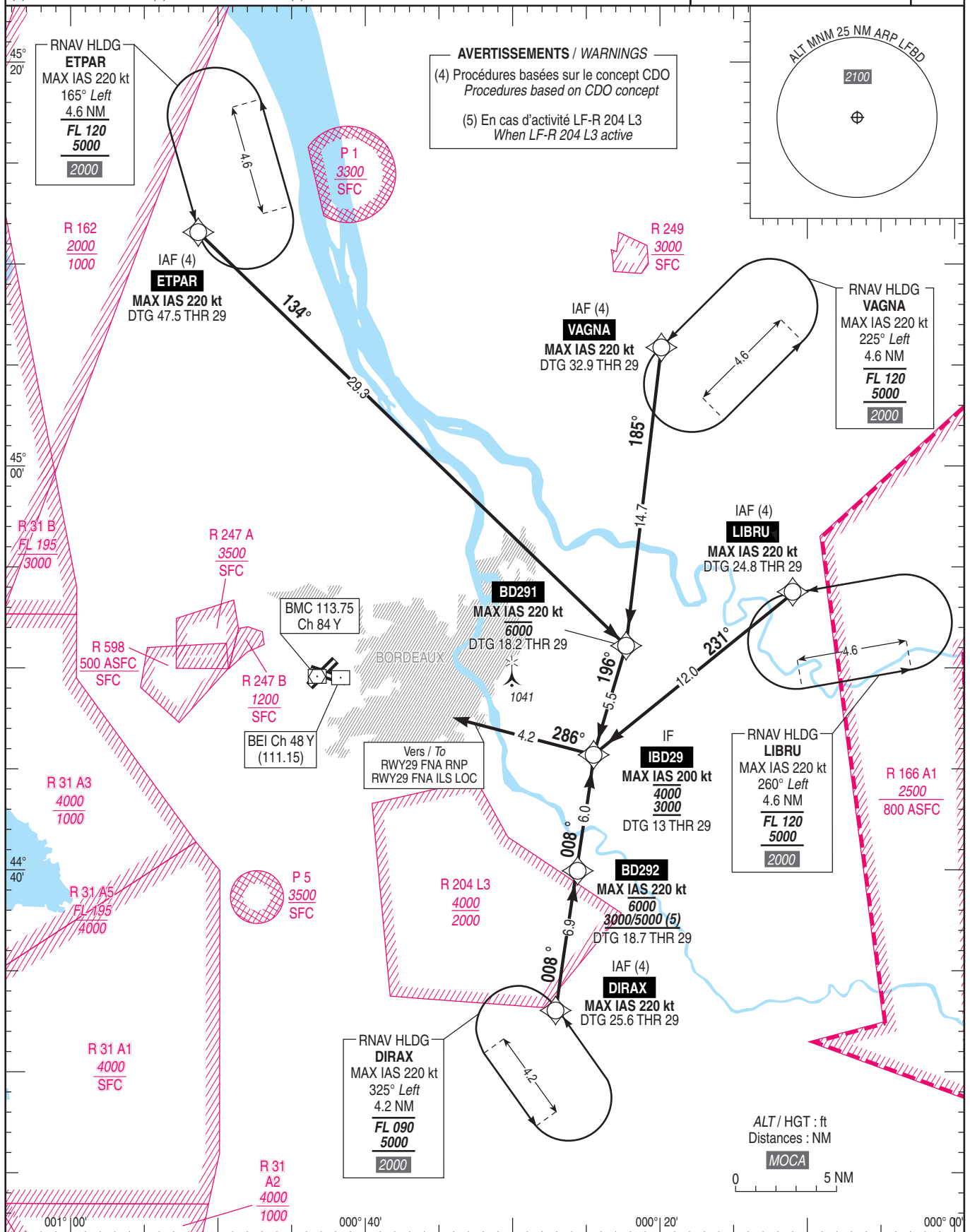
SERVICE
DE L'INFORMATION
AÉRONAUTIQUE

BORDEAUX MERIGNAC

INA **RNAV** RWY 29

VAR
0°
(2020)

(1) Secteur / *Sector* BW - (2) Secteur / *Sector* BE - (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

BORDEAUX MERIGNAC

INA VOR RWY29

INA ILS ou/ou LOC RWY29

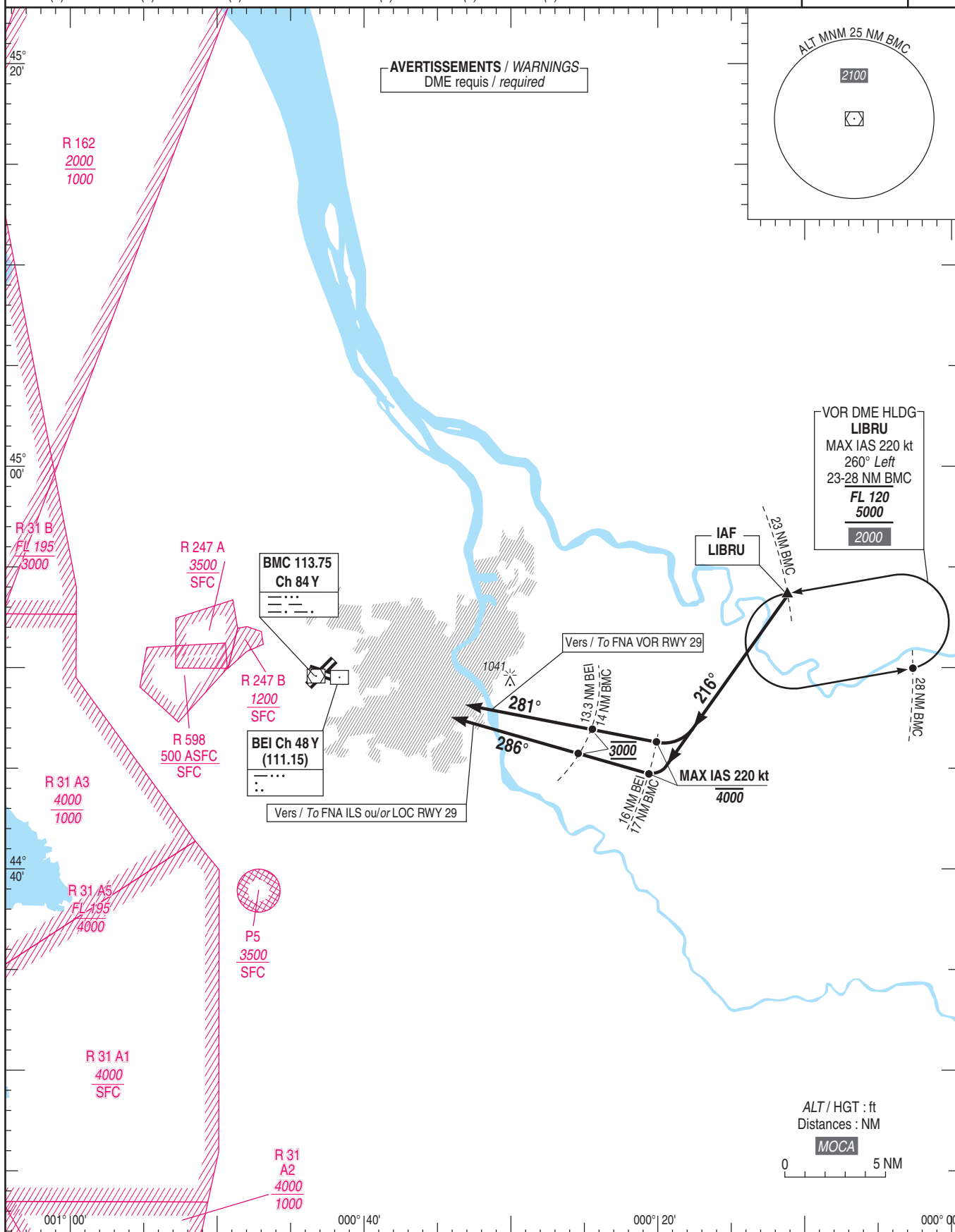
CAT A B C D

ATIS MERIGNAC 131.155

APP : AQUITAINE Approche/Approach 129.875 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche/Approach 121.200 (3)

TWR : MERIGNAC Tour/Tower 118.300

(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / (1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction

ILS - DME
BEI 111.15
RDH : 50VAR
0°
(2020)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BORDEAUX MERIGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 166, THR : 160 (6 hPa)

FNA ILS ou / or LOC RWY 29

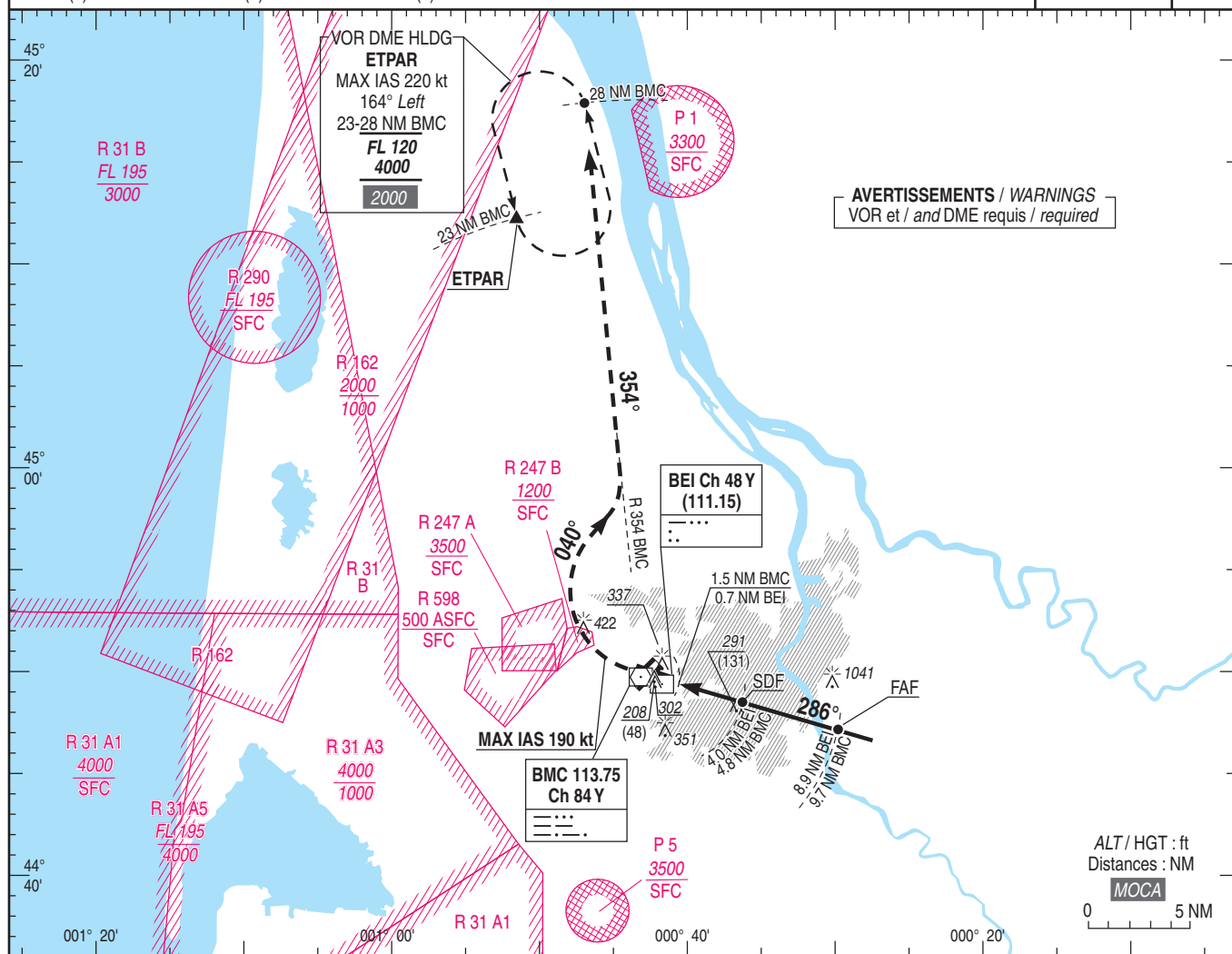
ATIS MERIGNAC 131.155

APP : AQUITAINE Approche/Approach 129.875 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)

MERIGNAC Approche/Approach 121.200 (3)

TWR : MERIGNAC Tour/Tower 118.300

(1) Secteur / Sector BW (2) Secteur / Sector BE (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

ILS - DME
BEI 111.15
RDH : 50VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : Monter dans l'axe. A 700 (540), tourner à droite RM 040° (MAX IAS 190 kt) pour intercepter et suivre le RDL 354° BMC vers l'attente ETPAR en montée vers 4000 (3840).

Ne pas tourner avant le MAPT.

Monter à 1100 (940) avant d'accélérer en palier.

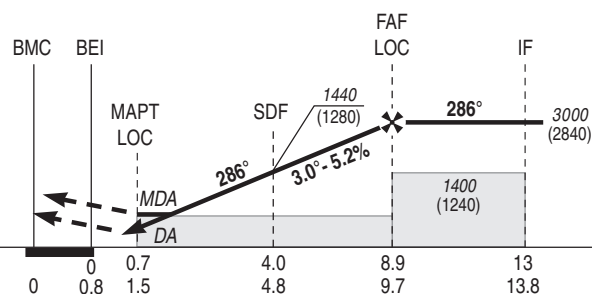
Missed APCH : Climb straight ahead. At 700 (540), turn right MAG 040° (MAX IAS 190 kt) to intercept and follow RDL 354° BMC to ETPAR holding at 4000 (3840).

Do not turn before MAPT.

Climb up to 1100 (940) prior to level acceleration.

DME BEI ← (NM)

DME BMC ← (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			LOC			MVL / Circling ⁽¹⁾		DME BMC								
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	2	3	4	5	6	7	8	9
A			158		1500		640 (480)	1500	ALT	560	880	1200	1520	1840	2150	2470	2790
B			171		1500		670 (510)	1600	(HGT)	(400)	(720)	(1040)	(1360)	(1680)	(1990)	(2310)	(2630)
C	360 (200)	1200	179	540 (380)	1700	378	820 (660)	2400	DME BEI	2	3	4	5	6	7	8	
D			189		1700		870 (710)	3600	ALT	800	1120	1440	1760	2070	2390	2710	
									(HGT)	(640)	(960)	(1280)	(1600)	(1910)	(2230)	(2550)	

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord de la piste.

(1) Circling prohibited N of RWY.

FAF - THR	8.8 NM	70 kt 7 min 32	80 kt 6 min 36	90 kt 5 min 52	100 kt 5 min 16	115 kt 4 min 35	130 kt 4 min 03	145 kt 3 min 38	160 kt 3 min 18	175 kt 3 min 01	185 kt 2 min 51
VSP (ft/min)		370	420	470	530	610	690	770	850	930	980

BORDEAUX MERIGNAC

CAT A B C D

ALT AD : 166 (6 hPa), THR : 160

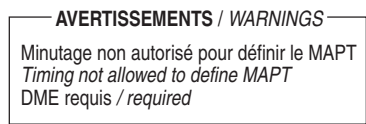
FNA VOR RWY 29

ATIS : MERIGNAC 131.155

APP : AQUITAINE Approche/*Approach* 129.875 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche/*Approach* 121.200 (3)

TWR : MERIGNAC Tour/*Tower* 118.300

(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / (1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction

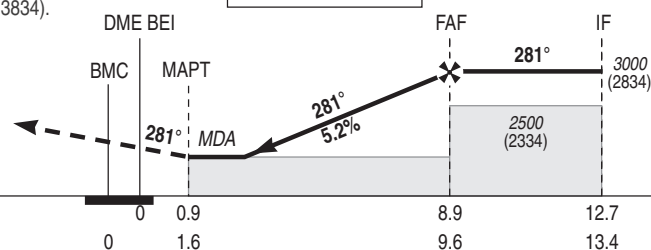
VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : Monter sur **RDL 281° BMC** (RM 281°). A **BMC**, tourner à droite **RM 040°** (MAX IAS 190 kt) pour intercepter et suivre le **RDL 354° BMC** vers l'attente **ETPAR** en montée vers **4000** (3834). Monter à **1200** (1034) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb **RDL 281° BMC** (MAG 281°). At **BMC**, turn **right MAG 040°** (MAX IAS 190 kt) to intercept and follow **RDL 354° BMC** to **ETPAR** holding at **4000** (3834). Climb up to 1200 (1034) prior to level acceleration.

APCH non dans l'axe
APCH out of RWY axis



DME BEI ← (NM)

DME BMC ← (NM)

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

REF HGT : ALT AD

NM in ft / Distance Verticales en pieds / NM en ft NM in m / Distance Verticales en mètres / NM en m NM in ft / NM en ft NM in m / NM en m														
CAT	VOR			MVL / Circling ⁽¹⁾		DME BMC								
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	2	3	4	5	6	7	8	9
						ALT	560	870	1190	1510	1820	2140	2460	2770
						(HGT)	(394)	(704)	(1024)	(1344)	(1654)	(1974)	(2294)	(2604)
A	540 (380)	1500	372	640 (480)	1500	DME BEI								
B		1500		670 (510)	1600	NM	2	3	4	5	6	7	8	
C		1700		820 (660)	2400	ALT	790	1110	1430	1740	2060	2380	2690	
D		1700		870 (710)	3600	(HGT)	(624)	(944)	(1264)	(1574)	(1894)	(2214)	(2524)	

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord de la piste / Circling prohibited N of RWY.

FAF - MAPT	8.0 NM	70 kt 6 min 51	80 kt 6 min 00	90 kt 5 min 20	100 kt 4 min 48	115 kt 4 min 10	130 kt 3 min 42	145 kt 3 min 19	160 kt 3 min 00	175 kt 2 min 45	185 kt 2 min 36
VSP (ft/min)		370	420	470	530	610	680	760	840	920	970

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

20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIEENNE

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

20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS

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

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition pour la TMA NICE est de 5000 ft. Le niveau de transition est calculé par NICE APP.

20.2 ALTIMETER SETTING

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

20.3 MANOEUVRES AU SOL

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

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

TWY P1 et P2 :

- réservés Sécurité Civile,
- interdits de nuit ou par RVR < 800 m.

DASH 8 Sécurité Civile :

- Atterrissage en RWY 17 et décollage piste uniquement en A2.

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

- envergure supérieure à 15 m.
- largeur hors tout du train principal supérieure à 4,5 m.

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

- envergure supérieure à 15 m.
- largeur hors tout du train principal supérieure à 4,5 m.
- distance de référence au décollage supérieure à 800 m.

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

20.3 TAXIING

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

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

TWY P1 and P2 :

- reserved for Civil security,
- prohibited at night or with RVR < 800 m.

DASH 8 Civil Security :

- Landing RWY 17 and vacate A2 only.

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

- wingspan over 15 m.
- main gear overall width over 4.5 m.

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

- wingspan over 15 m.
- main gear overall width over 4.5 m.
- TKOF reference distance over 800 m.

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

20.4 PROCEDURES ET METHODES D'EXPLOITATION PARTICULIERES

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

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

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

ATTENTION :

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

20.4 SPECIFIC OPERATING PROCEDURES

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

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

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

CAUTION :

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

20.4.1 Général

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

La piste 04/22 est principalement réservée aux hélicoptères.

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

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

Le circuit de l'hélistation de Cannes Quai du Large (LFTL) interfère avec le circuit d'aérodrome de Cannes-Mandelieu.

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

L'aérodrome de Cannes doit faire face tout au long de l'année à des pointes importantes de trafic liées notamment à l'organisation de divers événements

20.4.1 General

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

RWY 04/22 is primarily reserved for helicopter use.

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

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

Cannes Quai du Large (LFTL) helistation circuit interfere with Cannes-Mandelieu aerodrome circuit.

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

Many aeronautical or other events occur throughout the year in Cannes which impact directly on traffic especially at the Cannes-Mandelieu airport

aéronautiques ou non (MIPIM, Festival du Film, Grand Prix de Monaco, Monaco Yacht Show, etc).

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

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

20.4.2 Météorologie

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

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

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

(MIPIM, Cannes Film Festival, Monaco Grand Prix, Monaco Yacht Show).

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

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

20.4.2 Meteorology

Sea mist can cover the airfield very quickly.

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

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

AD 2 LFMD.22

22.1 PROCEDURES

22.1.1 Limitation de vitesse

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

22.1.2 ATIS à l'arrivée

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

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

22.1.3.1 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)

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

Pour les vols non RNAV 1 :

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

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

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

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

22.1.3.2 Itinéraires normalisés de départ aux instruments (SID)

Sont publiés des SID CONV et des SID RNAV 1/GNSS seulement. Sauf autorisation contraire de l'approche, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.

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

Note 1 : Plan de vol "Zoulou"

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

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

DCT à déposer au FPL case 15 : DCT DIMAD

22.1.3.3 Départs à vue piste 35, 04, 22

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

- de jour uniquement ;
- visibilité supérieure ou égale à 5 km et plafond supérieur ou égal à 2000 ft ;
- le pilote rejoint par virage à droite en piste 35 et en piste 04, à gauche en piste 22, avec repérage visuel au sol, le RDL 129° CNM ou en RNAV la route mag 129° vers DIMAD, en restant dans les limites de l'aire de manœuvre à vue correspondant à la catégorie de l'aéronef (l'aire MVL est interdite à l'Ouest de la piste 17/35). Suivre RDL 129° CNM (RM 129°) jusqu'à DIMAD (D 21 CMD), ou en RNAV la route mag 129° vers DIMAD, monter à 2000ft AMSL.
- le pilote est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à DIMAD à 2000 ft, ensuite se conformer au SID 17 attribué.
- possibilité également en 04/22 avec un virage à droite en 04 et virage à gauche en 22.

22.1.3.4 Itinéraires de transit

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

Procédures de vol Flight procedures

22.1 PROCEDURES

22.1.1 Speed restriction

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

22.1.2 ATIS on arrival

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

22.1.3 IFR routes within the CTA and the TMA

22.1.3.1 Standard Instrument Arrival Routes (STAR)

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

Without the required RNAV capability :

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

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

In case of lost of the required RNAV, the pilot must report "Unable RNAV [due (reason)]" and follow or join the corresponding conventional arrival. The STAR clearance coverage only affects the published route data. Any change in speed or flight level shall be subject to a clearance issued on ATC proposal or on pilot request. On STAR or with radar vectoring, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements. When it is not possible, the pilot must immediately inform the ATC unit.

22.1.3.2 Standard Instrument Departure Routes (SID)

Only CONV SID and RNAV1 /GNSS SID are published.

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

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

Note 1 : Flight plan "Zoulou"

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

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

Write in FPL item 15 : DCT DIMAD

22.1.3.3 Visual departures RWY 35, 04, 22

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

- daytime only ;
- visibility greater than or equal to 5 km and ceiling higher than or equal to 2000 ft ;
- the pilot proceeds right turn RWY 35 and RWY 04, left turn RWY 22, to join RDL 129° CNM or RNAV on track 129°MAG to DIMAD using visual ground reference and remaining within the limits of the visual manoeuvring area without prescribed track corresponding to the ACFT category (visual manoeuvring area is prohibited in the West of RWY 17/35). Follow RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD (D 21 CMD), or RNAV track 129°MAG to DIMAD, climb to 2000 ft AMSL.
- the pilot is responsible of obstacle clearance until DIMAD at 2000 ft, then comply with the assigned SID 17.
- also possible in 04/22 with a right turn in 04 and left turn in 22.

22.1.3.4 Transit routes

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

22.1.4 Arrivées et approches IFR

22.1.4.1 Les procédures disponibles sont les suivantes :

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

Il n'y a pas d'approche IFR pour les pistes 04 et 22.

En piste 17 :

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

Il existe :

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

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

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

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

22.1.4.2 Approches à vue

- Pour les aéronefs multimoteurs de jour :

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

Les approches à vue ne sont pas autorisées lorsque NICE Approche n'a pas connaissance des données météorologiques. En particulier, hors HOR ATS de CANNES, les approches à vue multimoteurs sont interdites.

- Pour tous les aéronefs de nuit :

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

En approche à vue les pilotes doivent respecter strictement les trajectoires décrites dans AD 2 LFMD.22 § 1.4.2.

22.1.4.3 Passage d'IFR en VFR

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

22.1.4.4 Restrictions particulières :

Utilisation PAPI RWY 35 obligatoire pour tout trafic.

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

De nuit et pour tous les aéronefs :

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

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

22.1.5 Transferts de communication

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

22.1.6 Vols d'entraînement IFR

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

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

22.1.7 Essais moteurs

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

22.1.8 Hors horaires ATS

Terrain fermé de nuit.

De jour :

A/A en français uniquement dans la circulation d'aérodrome.

Au départ, les demandes de clairances IFR s'effectuent exclusivement par appel téléphonique auprès du BNIA de BORDEAUX : 05 57 92 60 84 ou 01 56 30 13 01.

A l'arrivée, les conditions météorologiques n'étant pas connues de NICE APP, pas d'arrivées IFR, sauf en approche à vue pour les monomoteurs et ce de jour uniquement (voir AD 2 LFMD.22 § 1.4.2).

22.1.4 IFR arrivals and approaches

22.1.4.1 The available procedures are as follows :

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

There is no IFR approach for runways 04 and 22.

RWY 17 :

There is no direct approach available.

It exists :

- a visual manoeuvring without prescribed track (MVL)
- a visual manoeuvring with prescribed track (VPT)

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

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

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

22.1.4.2 Visual approaches

- For multi-engine ACFT by day :

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

Visual approaches are not allowed when NICE APP has no knowledge of meteorological data. In particular, outside CANNES ATS SKED, visual approaches for multi-engine are not allowed.

- For all ACFT by night :

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

On visual approach pilots must strictly adhere to the routes published in AD 2 LFMD.22 § 1.4.2.

22.1.4.3 Switching from IFR to VFR

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

22.1.4.4 Special restrictions :

Use of PAPI RWY 35 mandatory for all traffic.

PAPI RWY 35 unavailable outside ATS SKED.

By night and for all ACFT :

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

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

22.1.5 Communication transfer

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

22.1.6 IFR Training flights

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

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

22.1.7 Engines tests

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

22.1.8 Off ATS times

Aerodrome closed at night.

In the daytime :

A/A in French only for the aerodrome traffic.

For outbound flights, IFR clearance requests are exclusively carried out to BNIA BORDEAUX through telephone calls : 05 57 92 60 84 or 01 56 30 13 01.

For inbound flights, NICE APP being not informed of the weather conditions, no IFR arrivals, except with visual approach for single-engine aircraft and only during day time (see AD 2 LFMD.22 § 1.4.2).

22.2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

22.2.1 Afficher 7600

22.2.2 Départ

Voir AD 2 LFMD SID.

22.2.3 Arrivée

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

Attente INLOV :

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

Attente NEKIP :

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

Panne suivie d'une API :

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

Procédure de dégagement de la TMA (procédure obligatoire au terme de la seconde tentative d'approche) : effectuer la procédure d'API jusqu'à 2000 ft puis quitter à 2000 ft la TMA NICE pour rechercher les conditions VMC sur la Méditerranée.

22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

22.2.1 Squawk 7600

22.2.2 Departure

See AD 2 LFMD SID.

22.2.3 Arrival

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

Holding INLOV :

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

Holding NEKIP

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

Failure followed by missed APCH :

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

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

IAF NEKIP

RNAV1
GNSS seulement sauf BIRGO 3D (CONV) et
AMFOU 3D (CONV) /
*GNSS only except BIRGO 3D (CONV) and
AMFOU 3D (CONV)*



AD 2 LFCK.11

Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1		Centre MET associé / Associated MET Office		TOULOUSE BLAGNAC	
2		Horaires de service / Hours of service		voir/see AD 2 LFCK .3	
		Centre MET hors HOR / MET Office outside HOR			
3		Centre MET responsable des TAF Office in charge of TAF		TOULOUSE BLAGNAC	
		Période de validité / Validity period		9 ETE/SUM : 06-09-12-15-18 CNL 21 HIV/WIN : 06-09-12-15-18 CNL 22	
4		Type de prévision d'atterrissage Type of landing forecast		TREND	
		Périodicité / Interval of issuance		HIV : TREND entre 0600 et 2200 ETE : TREND entre 0600 et 2100	WIN : TREND between 0600 and 2200 SUM : TREND between 0600 and 2100
5		Briefing, consultation		T	
6		Documentation de vol / Flight documentation		C-PL	
		Langue utilisée / Language used		FR	
7		Cartes, autres informations Charts, other information		METAR AUTO	
8		Équipement complémentaire Supplementary equipment			
9		Organismes ATS desservis / ATS units served		AFIS	
10		Informations complémentaires Additional information		TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12.	

AD 2 LFCK.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
14	141 (140)	1820 x 30	25 F/B/W/T revêtue / paved		43°33'45.48"N 002°16'55.57"E (43°33'41.64"N 002°16'59.82"E) ----- GUND NIL	THR : 211.84m / 695ft DTHR : 214.27m / 703ft
32	321 (320)	1820 x 30	25 F/B/W/T revêtue / paved		43°32'59.42"N 002°17'46.54"E ----- GUND NIL	THR : 239.27m / 785ft
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
14	NIL	NIL	200 x 110	1945 x 150	NIL	(1)
32	NIL	NIL	NIL	1945 x 150	NIL	(2)

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 90 x 60 m avant seuil RWY 14.
RESA (Runway End Safety Area) : 90 x 60 m before THR RWY 14.

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 120 x 60 m avant seuil RWY 32.
RESA (Runway End Safety Area) : 120 x 60 m before THR RWY 32.

AD 2 LFLB.15

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

1	ABN IBN		
2	Té d'atterrissage / <i>LDI</i> Anémomètre / <i>Anemometer</i>	oui	yes
3	Balisage axial TWY / <i>TWY centre line lighting</i> Balisage latéral TWY / <i>TWY edge lighting</i>	Oui, BL	Yes, BL
4	Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i> Temps de commutation / <i>Switch-over time</i>	oui	yes
5	Observations / <i>Remarks</i>	Wig-wag aux points d'attente. Balisage d'extrémité de piste 36 situé à 40 m au-delà des distances déclarées.	Wig-wag at holding points. End of RWY 36 lighting located 40 m beyond declared distances.

AD 2 LFLB.16

Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

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

AD 2 LFLB.17

Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
CTR CHAMBERY partie 1 45°36'28"N , 005°56'03"E - 45°36'28"N , 005°56'44"E - 45°33'34"N , 005°56'57"E - 45°32'18"N , 005°55'48"E - 45°32'15"N , 005°50'00"E - 45°45'04"N , 005°50'00"E - 45°46'38"N , 005°50'00"E - 45°46'38"N , 005°52'14"E - 45°45'05"N , 005°53'10"E - 45°45'06"N , 005°55'25"E - 45°36'28"N , 005°56'03"E	D	3500ft AMSL 1000ft ASFC ----- SFC	APP CHAMBERY Approche (FR) CHAMBERY Approach (EN) TWR CHAMBERY Tour (FR) CHAMBERY Tower (EN)	HOR ATS (voir AD 2 LFLB.3). Activité annoncée sur ATIS CHAMBERY. ATS SKED: (see AD 2 LFLB.3). Activity announced on CHAMBERY ATIS.
CTR CHAMBERY partie 2 45°36'05"N , 005°50'00"E - 45°36'05"N , 005°49'00"E - 45°32'00"N , 005°49'00"E - 45°30'10"N , 005°47'20"E - 45°30'10"N , 005°48'20"E - 45°31'45"N , 005°50'00"E - 45°36'05"N , 005°50'00"E	D	1000ft ASFC ----- SFC	APP CHAMBERY Approche (FR) CHAMBERY Approach (EN) TWR CHAMBERY Tour (FR) CHAMBERY Tower (EN)	HOR ATS (voir AD 2 LFLB.3) Inactive : - du 2ème lundi d'avril au 2ème vendredi de décembre. - en dehors de cette période et à l'exception des vacances scolaires de Noël : du lundi 1100 UTC au jeudi 2359 UTC. ATS SKED: (see AD 2 LFLB.3). Inactive : - from the 2nd Monday of April to the 2nd Friday of December. - outside this period, and with the exception of the French Christmas holidays: from Monday 1100 UTC to Thursday 2359 UTC.

AD 2 LFLB.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
FIS	CHAMBERY Information (FR) CHAMBERY Information (EN)	123.700 MHz	HO	
APP	CHAMBERY Approche (FR) CHAMBERY Approach (EN)	121.205 MHz	HO	
APP	CHAMBERY Approche (FR) CHAMBERY Approach (EN)	123.700 MHz	HO	
TWR	CHAMBERY Tour (FR) CHAMBERY Tower (EN)	118.300 MHz	HO	
ATIS	CHAMBERY (FR) CHAMBERY (EN)	127.100 MHz	HO	TEL : 04 85 44 09 66
A/A	CHAMBERY (FR)	123.700 MHz	HX	Absence ATS

AD 2 LFLB.19

Moyens radio de navigation et d'atterrissage

Radio navigation and landing aids

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied Root ALT	Portée Coverage	RDH (pente) (slope)	Situation Location	
NDB	CH	346 kHz	H24	45°35'31.9"N 005°53'01.3"E	884 ft	25NM			
VOR-DME	CBY	115.4 MHz CH 101X	H24	45°52'54.8"N 005°45'26.3"E	4783 ft	80NM FL500			
LOC 18 (I)	CY	109.5 MHz	H24	45°37'39.3"N 005°52'51.9"E	779 ft			175°/157 m THR 36	(1)
GP 18		332.6 MHz	H24	45°38'36.0"N 005°52'40.3"E	768 ft		13.9 m/46 ft (4.46 °)	217°/234 m DTHR 18	
DME 18		CH 32X	H24	45°38'36.0"N 005°52'40.3"E	807 ft	25NM FL250		217°/234 m DTHR 18	(2)
(1) LOC 18 (I.C.1) Couverture limitée à 10° à droite de l'axe./Coverage limited to 10° to the right to centreline. Coordonnées GP non WGS-84./Non WGS-84 GP coordinates.									
(2) Secteur utilisable : axe LOC depuis COLLO et API jusqu'à CH / Usable area: LOC axis from COLLO and missed APCH until CH. Coordonnées non WGS-84./Non WGS-84 coordinates. DME ATT omnidirectionnel / Omnidirectional DME LDG.									

AD 2 LFLB.20

Règlements de circulation locaux

Local traffic regulations

20.1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE CHAMBERY APP assure pendant ses heures d'ouverture les services de la circulation aérienne à l'intérieur des TMA CHAMBERY. En dehors des heures d'ouverture de CHAMBERY APP, LYON APP assure les services de la circulation aérienne dans les parties 1 et 2 de la TMA CHAMBERY de 6000 ft AMSL au plafond de la TMA, et dans la partie 3 .	20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL <i>CHAMBERY APP provides during its operating hours the air traffic services within the CHAMBERY TMA. Outside CHAMBERY APP operating hours, LYON APP provides the air traffic services within parts 1 and 2 of CHAMBERY TMA from 6000 ft AMSL up to the upper limit of the TMA, and in part 3 .</i>
20.3 CALAGE ALTIMETRIQUE 1013,2 hPa. Le niveau de transition est calculé par l'approche de CHAMBERY AIX-LES-BAINS. L'altitude de transition est fixée à 6500 ft.	20.2 ALTIMETER SETTING 1013.2 hPa. <i>The transition level is calculated by CHAMBERY AIX-LES-BAINS APP. The transition altitude is set to 6500 ft.</i>
20.4 FONCTIONS ET PROCEDURES RADAR CHAMBERY APP utilise les fonctions de surveillance, d'assistance et guidage radar pour rendre les services de contrôle, d'information et d'alerte. En dehors des heures d'ouverture de CHAMBERY APP, LYON APP peut être amené à utiliser les fonctions radar dans la limite de sa détection conformément à la réglementation nationale. Quelle que soit la fréquence utilisée, l'indicatif employé est alors LYON Approche.	20.4 FUNCTIONS AND RADAR PROCEDURES <i>CHAMBERY APP uses radar monitoring, assistance and vectoring functions for providing alert, information and control services. Outside CHAMBERY APP operating hours, LYON APP provides radar functions within its delegation area according to national regulation. Whatever frequency is used, the call sign is therefore LYON Approach.</i>
20.5 EXIGENCES OPERATIONNELLES PARTICULIERES Dispositions applicables à : - Tout vol commercial réalisé avec un avion et - Tout vol non-commercial réalisé avec un avion dont la capacité maximale certifiée est supérieure à 19 sièges, à l'exception des sièges pilotes.	20.5 SPECIAL OPERATING REQUIREMENTS <i>These requirements are applicable to : - All commercial flights with an airplane and - All non-commercial flights with an airplane having a maximum certified passenger seating capacity above 19, crew seats excepted.</i>
20.5.1 Conditions d'exploitation En raison de l'environnement montagneux de l'aérodrome de Chambéry, il est nécessaire que les pilotes soient familiarisés avec les procédures d'approche, d'approche interrompue de même qu'aux manœuvres à vue et aux procédures de départ. En conséquence, les opérateurs concernés doivent établir des consignes spécifiques à l'utilisation de l'aérodrome de Chambéry et à ses conditions météorologiques, ainsi que les dispositions relatives à la formation de leurs pilotes. L'établissement de ces consignes et la conception des trajectoires de départ d'urgence sont de la responsabilité de l'opérateur (ou du commandant de bord pour les vols non-commerciaux).	20.5.1 Operating instructions <i>Due to mountainous terrain in the vicinity of Chambéry Airport, it is considered essential that pilots are well familiar with approach, missed approach, circling manoeuvres, and departure procedures. Therefore, concerned operators have to set up specific operational instructions about the use of Chambéry Airport and its specific meteorological conditions, as well as provisions for their pilots training. The responsibility for the preparation of such instructions and for the design of urgent departure trajectories rests on the operator (or pilot-in-command for non-commercial flights).</i>
20.5.2 Formation équipages Pour tout vol, une formation théorique portant sur les procédures envisagées est obligatoire pour tout commandant de bord. Les opérations de nuit et les opérations avec des conditions météorologiques inférieures à 3 500 pieds de plafond et 5 000 mètres de visibilité requièrent un entraînement à l'aide d'un entraîneur synthétique de vol (FSTD) adapté ou un entraînement sur site en conditions VMC sur un avion de même catégorie. Note : tout exploitant ou pilote doit pouvoir justifier qu'il satisfait les exigences de formation ci-dessus. L'application de ces dispositions peut faire l'objet de vérifications lors de contrôles d'exploitation au sol.	20.5.2 Flight crew training <i>For all flights, a theoretical training about procedures intended to be used is mandatory for the pilot-in-command. Night operations and operations with weather conditions below 3500 feet ceiling and 5000 metres visibility require a training using a suitable flight simulation training device (FSTD) or an on-site training in VMC conditions on a same category aircraft. Note : all operators and pilots must be able to prove that they comply with the above training requirements. The application of these provisions will be subject to verifications during ramp inspections.</i>
20.5.3 Manoeuvres au sol Absence d'accotement aménagé sur les TWY. TWY C : compte-tenu de l'absence de surlageur pour les aéronefs de catégorie D, ceux-ci doivent élargir le virage et réduire la vitesse.	20.5.3 Ground manoeuvring <i>No prepared shoulder on TWYs. TWY C : given the fact that there's no extra width for CAT D ACFT, the latter shall go wider in the corner and reduce speed.</i>

AD 2 LFLB.21

Procédures antibruit

Noise abatement procedures

AD 2 LFLB.22**22.1 VOLS A L'ARRIVEE****22.1.1 Approche directe**

Pente d'approche finale 4,46° (7,8%).

22.1.2 Approche interrompue

Inclinaison 20°, pente minimale à respecter en API : voir AIP.

22.1.3 Equipement/Emport RNAV

L'ensemble des STAR RNAV sont protégées selon les critères de spécifications de navigation de la RNAV 1 pour les senseurs GNSS ou DME/DME.

22.1.4 Panne de radiocommunication

- Transpondeur 7600.
- Si le pilote a déjà reçu l'autorisation d'approche avant la perte de radiocommunication, il effectue l'approche selon la dernière clairance reçue.

22.1.4.1 Toutes les STAR (sauf SALEV xQ)

- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée (ou à défaut la plus proche) jusqu'à l'IAF.

- Se présenter à l'IAF et attendre au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au FL 090.

- A l'heure du premier passage IAF + 30 minutes, le pilote descend dans l'attente jusqu'à 6500 ft et effectue l'approche standard.

22.1.4.2 STAR SALEV xQ

Avant le passage du point OSRIM ou dans l'attente OSRIM :

- Le pilote rejoint ou maintient l'attente OSRIM au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au FL 110.

- A l'heure du premier passage à OSRIM + 30 minutes, le pilote rejoint le FL 080 dans l'attente, puis reprend sa navigation sur la STAR vers KENZO.

- A KENZO le pilote poursuit la descente vers 6500 ft et effectue l'approche standard PIRUV.

Après le passage du point OSRIM :

- Poursuivre la STAR jusqu'à PIRUV et entrer dans l'attente au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au FL 090.

- A l'heure du premier passage PIRUV + 30 minutes, le pilote descend dans l'attente jusqu'à 6500 ft et effectue l'approche standard.

22.1.4.3 Panne de radiocommunication suivie d'une API

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis se diriger vers le terrain de décollage prévu au FPL, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

22.1.4.4 IAC 36 VPT

Interdiction d'utiliser le PAPI 36 au-delà de 5 NM.

22.1.4.5 Rampe d'approche piste 18

La rampe d'approche n'est pas équipée d'une barre transversale lumineuse à 150 m du seuil décalé (cf ADC 01).

22.2 ATTENTES**22.2.1 Equipement/Emport RNAV**

Les attentes nominales sont basées sur la RNAV1 et fonction attente. En cas d'incapacité de la fonction attente, informer l'ATC et utiliser l'attente de remplacement PIRUV définie par le VOR-DME CBY.

22.2.2 Heure estimée d'approche

Compte tenu des particularités des procédures d'APCH de CHAMBERY, CHAMBERY APP ne communique pas d'EAT mais un délai d'attente prévu aux aéronefs pour lesquels le début de la procédure d'approche doit être retardé.

22.3 VOLS AU DEPART**22.3.1 Clairance IFR hors HOR ATS**

En dehors des horaires ATS, les demandes de clairance IFR au départ se font exclusivement par appel téléphonique auprès de BORDEAUX : 05 57 92 60 84.

Le décollage doit avoir lieu dans les 10 minutes.

22.3.2 Départ BELUS

Le SID BELUS est réservé aux aéronefs ne pouvant assurer la pente minimale de montée des départs 36 Ouest (via NAZIM). L'utilisation de ce

Procédures de vol Flight procedures**22.1 ARRIVING FLIGHTS****22.1.1 Straight in approach**

Final approach slope 4.46° (7.8%).

22.1.2 Missed approach

Bank turn 20°, minimum gradient slope in case of missed approach : see AIP.

22.1.3 Equipment/RNAV requirements

All the RNAV STAR are protected in accordance with RNAV 1 navigation specification criteria for GNSS or DME / DME sensors.

22.1.4 Radiocommunication failure

- Squawk 7600.

- If the pilot has already been cleared for the approach before the radiocommunication fails, he shall continue the approach in accordance with the latest clearance.

22.1.4.1 All the STARs (except SALEV xQ)

- Follow or join the authorized STAR (or failing that the nearest one) until the IAF.

- Proceed to the IAF and wait at the latest acknowledged assigned level, if this one can be used in the holding, or failing that at FL 090.

- At the time of first passing IAF + 30 minutes, the pilot shall descend within the holding pattern down to 6500 ft and perform a standard approach.

22.1.4.2 SALEV xQ STARs

Before passing OSRIM waypoint or within OSRIM holding

- The pilot joins or maintains within OSRIM holding pattern at the latest acknowledged assigned level if this one can be used within the holding, or failing that at FL 110.

- At the time of first passing OSRIM + 30 minutes, the pilot shall descend within the holding pattern down to FL 080, then continue on the STAR towards KENZO.

- At KENZO the pilot shall continue descending down to 6500 ft and make PIRUV standard approach.

After passing OSRIM waypoint :

- Continue the STAR until PIRUV and enter the holding pattern at the latest acknowledged assigned level if this one can be used within the holding, or failing that at FL 090.

- At the time of first passing PIRUV + 30 minutes, the pilot shall descend within the holding pattern down to 6500 ft and make a standard approach.

22.1.4.3 Radiocommunication failure followed by a missed approach

Comply with the missed APCH procedure described in the IAC, then divert to the alternate airfield provided in the FPL, climbing up to the minimum en-route safety altitude.

22.1.4.4 IAC 36 VPT

The use of PAPI 36 is prohibited beyond 5 NM.

22.1.4.5 Approach ramp RWY 18

The approach ramp is not equipped with a crosswise lighted bar 150 m upstream DTHR (see ADC 01).

22.2 HOLDING PATTERNS**22.2.1 Equipment/RNAV requirements**

Nominal holding patterns are based on RNAV1 and holding function. If the holding function is unserviceable, advise ATC and use PIRUV alternate holding defined by CBY VOR-DME.

22.2.2 Estimated approach time

Considering the characteristics of CHAMBERY approaches, CHAMBERY APP won't communicate any EAT but an expected holding period, to aircraft for which the beginning of the approach procedure has to be delayed.

22.3 DEPARTING FLIGHTS**22.3.1 IFR clearance outside ATS SKED**

Outside ATS SKED, clearances for IFR departures shall be requested by a phone-call to BORDEAUX : 05 57 92 60 84.

Takeoff shall be performed within 10 minutes.

22.3.2 BELUS departure

BELUS SID is reserved for aircraft which are not able to maintain the minimum climb gradient requested for RWY 36 West departures (via

- départ est soumise à autorisation de l'ATC et peut générer des délais supplémentaires.
- 22.3.3 Panne du LOC CY**
En l'absence de guidage du LOC en montée initiale, la pente de montée est modifiée à 8,6% jusqu'à 3400ft pour tous les départs passant par BANEK et 9,6% jusqu'à 4500ft pour ceux passant par NAZIM.
- 22.3.4 Départ à vue**
Pour améliorer la gestion des départs, un départ à vue peut être autorisé dans les conditions suivantes :
- visibilité supérieure ou égale à 5 km
 - de jour uniquement
- RWY 18 :
- plafond supérieur ou égal à 3000 ft.
- RWY 36 :
- plafond supérieur ou égal à 5800 ft,
 - en direction du nord ou de l'ouest.
- 22.4 ITINERAIRES DE TRANSIT**
Les transits à l'intérieur de la TMA ne sont possibles que sur autorisation de l'organisme responsable.
Itinéraires à utiliser : voir carte régionale ci-après.
- 22.5 PROCEDURES PAR FAIBLE VISIBILITE (LVTO)**
Déclenchement des LVTO par RVR inférieure à 550 m.
Applicable pour les départs seulement, en RVR supérieure à 400 m, sur les HOR ATS.
- **22.6 ENTRAINEMENTS EN APPROCHE**
→ Tous les vols d'entrainements IFR qui comportent plusieurs segments consécutifs ("touch and go", API) doivent faire l'objet d'un plan de vol avec un indicatif différent pour chaque segment.

- NAZIM). This departure shall only be used with ATC clearance and may generate extra delays.
- 22.3.3 CY localizer failure**
If no guidance is possible from LOC during the initial climb, the climbing slope becomes 8.6% up to 3400 ft for all the departures passing through BANEK, and 9.6% up to 4500 ft for those passing through NAZIM.
- 22.3.4 Visual departure**
To improve departures management, a visual departure may be authorized according to the following conditions :
- visibility greater than or equal to 5 km
 - by day only
- RWY 18 :
- ceiling higher than or equal to 3000 ft.
- RWY 36 :
- ceiling higher than or equal to 5800 ft,
 - northbound or westbound.
- 22.4 TRANSIT ROUTES**
Possible transits inside TMA only with the agreement of the responsible organisation.
Routes are defined on the regional chart hereafter.
- 22.5 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVTO)**
Initiation of LVTO procedures when RVR is less than 550 m.
Applicable for departures only, when RVR is greater than 400 m, during ATS SKED.
- 22.6 APPROACHING TRAINING SESSIONS**
All IFR training flights involving several consecutive segments ("touch and go", API) must be covered by a flight plan with a different call sign for each segment.

AD 2 LFLB.23

AD réservé aux ACFT munis de radio.

23.1 EQUIPEMENTS DE SURVEILLANCE DU TRAFIC

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

23.2 TRANSFERTS DE COMMUNICATIONS**23.2.1 Aéronefs à l'arrivée**

Sont transférés à l'APP, stables ou en évolution, séparés du trafic contrôlé par l'organisme perdant au plus tard au franchissement des limites du volume géré par l'APP.

23.2.2 Aéronefs au départ

Sont transférés à l'organisme gagnant stables ou en évolution, séparés du trafic contrôlé par l'APP au plus tard au franchissement des limites du volume géré par l'APP.

23.3 Facilitation d'horaires en période hivernale**23.3.1 Introduction**

L'aéroport de CHAMBERY AIX LES BAINS est un aéroport à facilitation d'horaires au sens du règlement communautaire 95/93 du 18 janvier 1993 modifié par le règlement 793/2004 du 21 avril 2004, désigné par arrêté (arrêté du 30 juillet 2013, NOR : DEVA1319186A).

Cette facilitation d'horaires est définie pendant les périodes pour lesquelles la demande prévisionnelle de trafic est plus importante que la capacité d'accueil de l'aéroport.

Pour l'aviation commerciale (vols charter/réguliers) le transporteur doit impérativement faire une demande préalable auprès du facilitateur d'horaires désigné, l'association COHOR. Le transporteur doit ajuster son programme de vols en fonction de la capacité disponible de l'aéroport en tenant compte des recommandations fournies par l'association COHOR (Voir 23.3.3 Contacts).

Pour l'aviation générale et d'affaires, pour les vols IFR, le transporteur doit impérativement soumettre une demande préalable à l'exploitant via le système de réservation MyHandling qui produira ensuite un numéro d'autorisation enregistré auprès du facilitateur COHOR. (Voir 23.3.3 Contacts).

23.3.2 Période de mise en vigueur

Cette période concerne des jours de mi-décembre à mi-avril.

Les dates exactes sont publiées par NOTAM.

23.3.3 Contacts

Les transporteurs organisant des vols commerciaux effectuent leur demande auprès de COHOR par message SITA ou e-mail conformément au standard IATA SSIM chapitre 6. Ils informent également le gestionnaire de l'aéroport de Chambéry.

- Coordonnées de COHOR :

- * Site web www.cohor.org
- * SITA : HDQCOXH
- * E-mail : hdqcoxh.scr@cohor.org

- Coordonnées du gestionnaire de Chambéry, prendre contact sur l'adresse e-mail suivante :

- * slots@chambery-airport.com

Les opérateurs d'aviation générale et d'affaire doivent effectuer leurs demandes auprès du gestionnaire aéroportuaire qui assure l'assistance des vols à l'adresse suivante :

- * <https://cy.myhandlingsoftware.com>

23.3.4 Dépôt du plan de vol

Pour un vol à l'arrivée sur cet aéroport, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'autorisation attribué par COHOR, conformément aux instructions figurant dans l'AIP France ENR 1.10.

Le format de dépôt est le suivant : RMK/ASL<numéro d'autorisation>

Le numéro d'autorisation est celui communiqué par le facilitateur d'horaires lors de l'attribution de la facilitation de l'horaire par COHOR. Il est constitué de 14 caractères alphanumériques, dont les 4 premiers sont le code OACI de l'aéroport pour lequel la demande a été réalisée :

Exemple : RMK/ASLLFLBNSEA3456789

Si le vol est en provenance d'un aéroport coordonné ou à facilitation, les numéros d'autorisation délivrés pour chacun des aéroports doivent être renseignés dans le champ 18. Pour l'aéroport de Chambéry-Aix-Les-Bains, le numéro d'autorisation à reporter dans le champ 18 du plan de vol pourra être obtenu par l'intermédiaire du gestionnaire lors du traitement de sa demande.

23.4 PERIL ANIMALIER

Occasionnel durant les heures d'ouverture ATS.

Renseignements supplémentaires Additional information

AD reserved for radio-equipped ACFT.

23.1 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT

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

23.2 RADIOCOMMUNICATION TRANSFERS**23.2.1 Arriving aircraft**

Inbound aircraft are transferred to the APP, being stable or manoeuvring, separated from the controlled traffic by the giving control unit at the latest when crossing the limits of the airspace controlled by the APP.

23.2.2 Departing aircraft

Outbound aircraft: are transferred to the receiving control unit, being stable or manoeuvring, separated from the controlled traffic by the APP at the latest when crossing the limits of the airspace controlled by the APP.

23.3 Scheduling facilitation in winter**23.3.1 Introduction**

CHAMBERY AIX LES BAINS is an airport with scheduling facilitation within the meaning of the community regulation 95/93 of 18 January 1993 as amended by regulation 793/2004 of 21 April 2004, designated by decree (decree of 30 July 2013, NOR : DEVA1319186A).

This scheduling facilitation is defined during the periods for which the forecast traffic demand is greater than the airport capacity.

For commercial aviation (charter/regular flights) the carrier must make a prior request to the designated schedule facilitator, the COHOR association. The carrier must adjust its flight schedule according to the available capacity of the airport, taking into account the recommendations provided by the COHOR association (see 23.3.3 Contacts).

For general and business aviation, for IFR flights, the carrier must imperatively submit a prior request to the operator via the MyHandling reservation system, which will then produce an authorization number registered with the COHOR facilitator. (See 23.3.3 Contacts).

23.3.2 Period of enforcement

This period concerns days from mid December to mid April.

The exact days are published via NOTAM.

23.3.3 Contacts

The carriers organizing commercial flight make their request from COHOR by SITA message or e-mail according to the standard IATA SSIM chapter 6. They also inform Chambéry airport operator.

- Coordinates of COHOR :

- * Web site www.cohor.org
- * SITA : HDQCOXH
- * E-mail : hdqcoxh.scr@cohor.org

- Chambéry operator coordinates, contact the following e-mail address :

- * slots@chambery-airport.com

General and business aviation operator shall make their requests from the airport manager who ensures flights handling at the following address :

- * <https://cy.myhandlingsoftware.com>

23.3.4 Flight plan filing

For a flight on arrival at this airport, it is mandatory to fill in field 18 of the FPL with the authorization number assigned by COHOR, according to instructions in AIP France ENR 1.10.

The filing format is as follows : RMK/ASL<numéro d'autorisation>

The authorization number is the one communicated by scheduling facilitator when assigning scheduling facilitation by COHOR. It consists of 14 alphanumeric characters, the first 4 of which are the ICAO code of the airport for which the request has been made.

Exemple : RMK/ASLLFLBNSEA3456789

If the flight is coming from a coordinated or facilitated airport, the authorization numbers, the issued authorization numbers for each airport must be entered in field 18. For Chambéry-Aix-Les-Bains, the authorization number to be reported in field 18 of the FPL may be obtained through the operator when processing his application.

23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random during ATS SKED.

AD 2 LFLB.24

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

Cartes relatives à l'aérodrome Charts related to the aerodrome

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

AD 2 LFLB.25
Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*
List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE <i>PROCEDURE IDENTIFICATION</i>	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS <i>LINE OF OPERATIONAL MINIMA</i>
voir cartes IAC en AD 2.24 / <i>see IAC Charts in AD 2.24</i>	

ATIS CHAMBERY 127.100 **APP** : CHAMBERY Approche/Approach 121.205 Sur clairance ATC CHAMBERY APP uniquement
FIS : CHAMBERY Information 123.700 LYON Approche/Approach 131.315 * With ATC clearance CHAMBERY APP only
TWR : CHAMBERY Tour/Tower 118.300 *en dehors des HOR CHAMBERY APP, dans les TMA 1 et 2 de 6000 AMSL au FL095 et dans la TMA 3.
 ANNECY Tour/Tower 118.200 *outside CHAMBERY APP SKED, within TMA's 1 and 2 from 6000 AMSL up to FL095 and within TMA 3.

VAR 2°E (2020)



FIS : CHAMBERY Information 123.700
ATIS CHAMBERY 127.100
APP : CHAMBERY Approche/Approach 121.205
 LYON Approche/Approach 125.430 *

TWR : CHAMBERY Tour/Tower 118.300

* outside CHAMBERY APP SKED, within TMA's 1 and 2 from 6000 up to FL095 and within TMA 3.

RNAV 1
GNSS seulement / *only*

AVERTISSEMENTS / WARNINGS

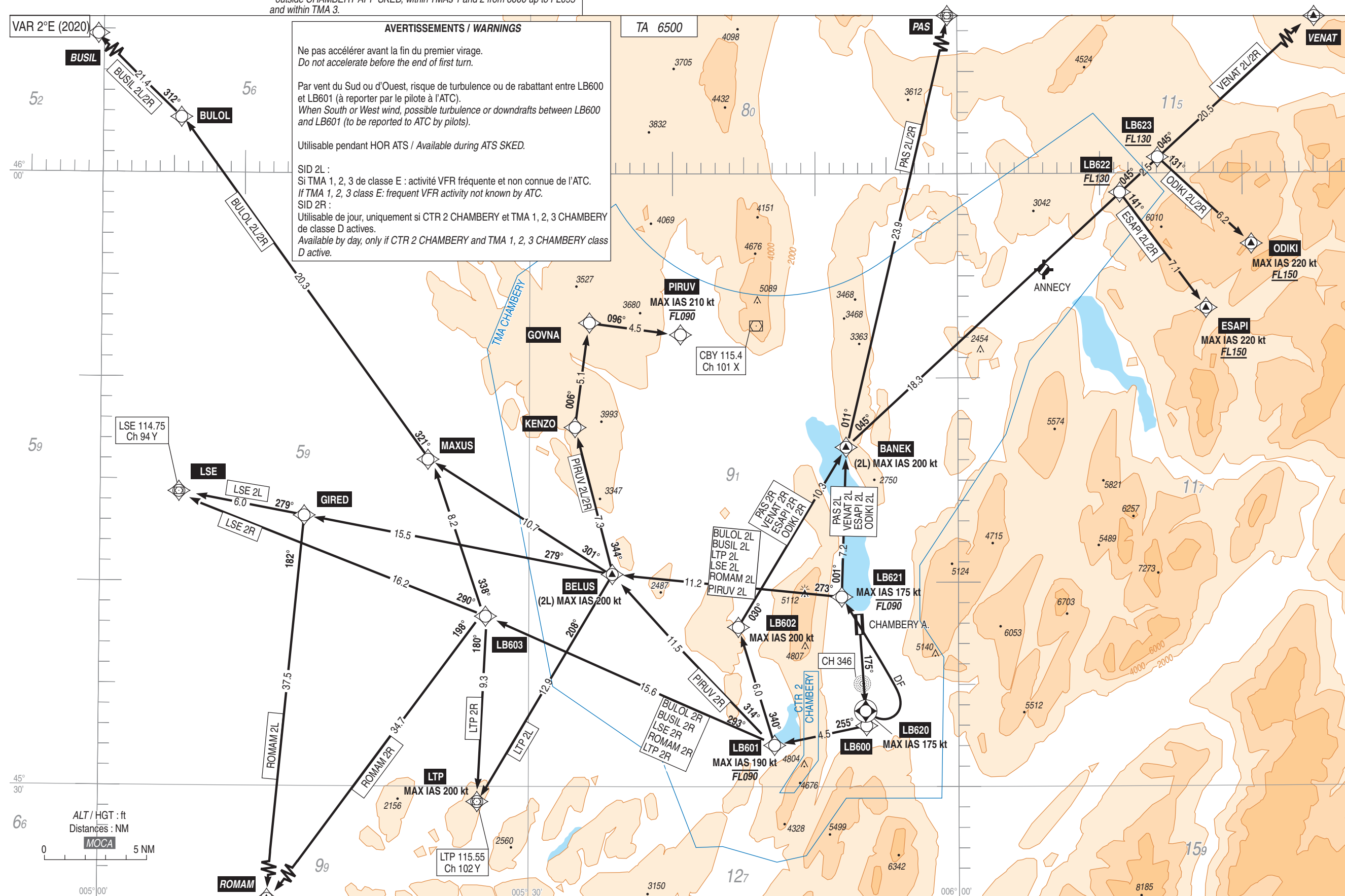
Ne pas accélérer avant la fin du premier virage.
Do not accelerate before the end of first turn.

Par vent du Sud ou d'Ouest, risque de turbulence ou de rabattant entre LB600 et LB601 (à reporter par le pilote à l'ATC).
When South or West wind, possible turbulence or downdrafts between LB600 and LB601 (to be reported to ATC by pilots).

Utilisable pendant HOR ATS / Available during ATS SKED.

SID 2L :
Si TMA 1, 2, 3 de classe E : activité VFR fréquente et non connue de l'ATC.
If TMA 1, 2, 3 class E: frequent VFR activity not known by ATC.

SID 2R :
Utilisable de jour, uniquement si CTR 2 CHAMBERY et TMA 1, 2, 3 CHAMBERY de classe D actives.
Available by day, only if CTR 2 CHAMBERY and TMA 1, 2, 3 CHAMBERY class D active.



CHAMBERY AIX LES BAINS
SID RNAV RWY 18
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

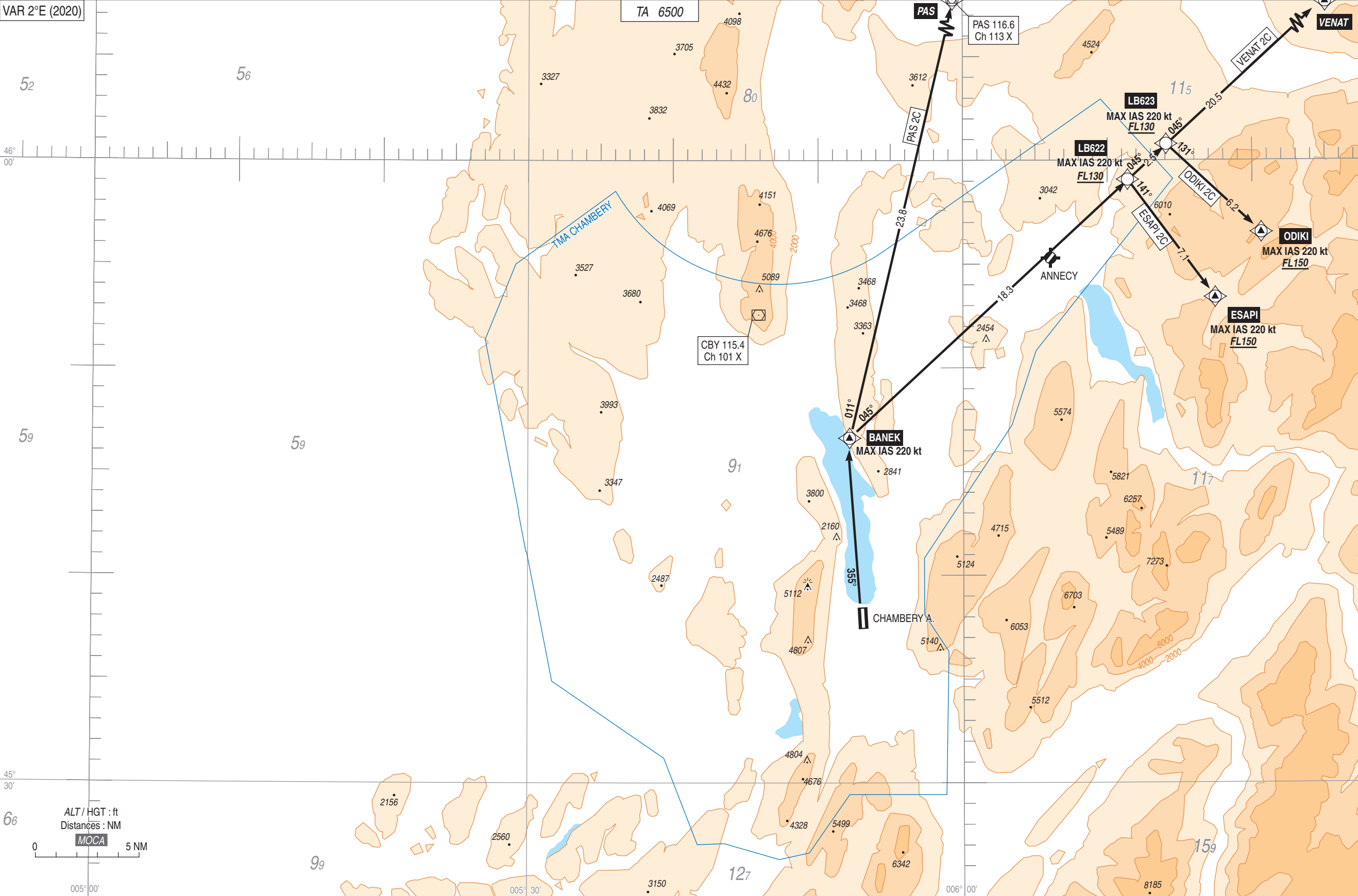
SID RNAV RWY 18			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1, GNSS seulement/only		
Climb gradient	Pente de montée pour les départs 2R RWY 18 : 10.3% jusqu'à 5200 ft AMSL, obstacle déterminant : pylône à 11700 m de la DER et 5700 m à droite de l'axe. <i>For all "2R" RWY18 departures, climb gradient is 10.3% up to 5200 ft AMSL calculated from pylons located at 11700 m from DER and 5700m right of the axis.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	Ces départs sont utilisables uniquement pendant les horaires ATS de nuit et de jour lorsque CTR 2 CHAMBERY et TMA 1, 2, 3 CHAMBERY de classe D actives. <i>Departures only usable by night during ATS operational hours and by day when CTR 2 CHAMBERY and class D CHAMBERY TMA 1, 2, 3 active.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
VENAT 2R DME critique/ Critical DME : -	Monter vers LB600 sur la route 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190kt, FL090MAX). Ensuite LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK et VENAT. <i>Climb to LB600 on course 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190kt, FL090 MAX). Then to LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK and VENAT.</i>	6500 ft AMSL	MAX IAS 220kt sauf instruction contraire de GENEVE ATC. <i>MAX IAS 220kt except otherwise instructed by GENEVA ATC.</i>
ESAPI 2R DME critique/ Critical DME : -	Monter vers LB600 sur la route 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190kt, FL090MAX). Ensuite LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK, LB622 (FL130 MNM) et ESAPI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM). <i>Climb to LB600 on course 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190kt, FL090 MAX). Then to LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK, LB622 (FL130 MNM) and ESAPI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM).</i>	6500 ft AMSL	
ODIKI 2R DME critique/ Critical DME : -	Monter vers LB600 sur la route 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190kt, FL090MAX). Ensuite LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK, LB623 (FL130 MNM) et ODIKI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM). <i>Climb to LB600 on course 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190kt, FL090 MAX). Then to LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK, LB623 (FL130 MNM) and ODIKI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM).</i>	6500 ft AMSL	
PAS 2R DME critique/ Critical DME : -	Monter vers LB600 sur la route 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190kt, FL090MAX). Ensuite, LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK et PAS. <i>Climb to LB600 on course 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190kt, FL090 MAX). Then to LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK and PAS.</i>	6500 ft AMSL	MAX IAS 220kt sauf instruction contraire de GENEVE ATC. <i>MAX IAS 220kt except otherwise instructed by GENEVA ATC.</i>
PIRUV 2R DME critique/ Critical DME : -	Monter vers LB600 sur la route 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190kt, FL090 MAX). Ensuite BELUS, KENZO, GOVNA et PIRUV (MAX IAS 210kt, FL090 MAX). <i>Climb to LB600 on course 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190kt, FL090 MAX). Then to BELUS, KENZO, GOVNA and PIRUV (MAX IAS 210kt, FL090 MAX).</i>	6500 ft AMSL	

CHAMBERY AIX LES BAINS
SID RNAV RWY 18
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 18			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1, GNSS seulement/only		
Climb gradient	Pente de montée pour les départs 2L RWY 18 : 11.2% jusqu'à 5300 ft AMSL, obstacle déterminant : relief à 2100 m de la DER et 6500 m à gauche de l'axe. For all "2L" RWY18 departures, climb gradient is 11.2% up to 5300 ft AMSL calculated from relief located at 2100 m from DER and 6500m left of the axis.		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	Ces départs sont utilisables uniquement pendant les horaires ATS. Departures only usable during ATS operational hours.		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
VENAT 2L DME critique/ Critical DME : -	Monter vers <u>LB620</u> (MAX IAS 175kt) sur la route 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Ensuite BANEK (MAX IAS 200kt) et VENAT. Climb to <u>LB620</u> (MAX IAS 175kt) on course 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Then to BANEK (MAX IAS 200kt) and VENAT.	6500 ft AMSL	MAX IAS 220kt sauf instruction contraire de GENEVE ATC. MAX IAS 220kt except otherwise instructed by GENEVA ATC.
ODIKI 2L DME critique/ Critical DME : -	Monter vers <u>LB620</u> (MAX IAS 175kt) sur la route 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Ensuite BANEK (IAS MAX 200kt), LB623 (FL130 MNM) et ODIKI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM). Climb to <u>LB620</u> (MAX IAS 175kt) on course 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Then to BANEK (MAX IAS 200kt), LB623 (FL130 MNM) and ODIKI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM).	6500 ft AMSL	
ESAPI 2L DME critique/ Critical DME : -	Monter vers <u>LB620</u> (MAX IAS 175kt) sur la route 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Ensuite BANEK (MAX IAS 200kt), LB622 (FL130 MNM) et ESAPI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM). Climb to <u>LB620</u> (MAX IAS 175kt) on course 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Then to BANEK (MAX IAS 200kt), LB622 (FL130 MNM) and ESAPI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM).	6500 ft AMSL	
PAS 2L DME critique/ Critical DME : -	Monter vers <u>LB620</u> (MAX IAS 175kt) sur la route 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Ensuite BANEK (MAX IAS 200kt) et PAS. Climb to <u>LB620</u> (MAX IAS 175kt) on course 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Then to BANEK (MAX IAS 200kt) and PAS.	6500 ft AMSL	MAX IAS 220kt sauf instruction contraire de GENEVE ATC. MAX IAS 220kt except otherwise instructed by GENEVA ATC.
PIRUV 2L DME critique/ Critical DME : -	Monter vers <u>LB620</u> (MAX IAS 175kt) sur la route 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Ensuite BELUS (MAX IAS 200kt), KENZO, GOVNA et PIRUV (MAX IAS 210kt, FL090 MAX). Climb to <u>LB620</u> (MAX IAS 175kt) on course 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Then to BELUS (MAX IAS 200kt), KENZO, GOVNA and PIRUV (MAX IAS 210kt, FL090 MAX).	6500 ft AMSL	

CHAMBERY AIX LES BAINS
SID RNAV RWY 36
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

FIS : CHAMBERY Information 123.700 ATIS CHAMBERY 127.100 APP : CHAMBERY Approche/Approach 121.205 LYON Approche/Approach 125.430 *	TWR : CHAMBERY Tour/Tower 118.300 * en dehors des HOR CHAMBERY APP, dans les TMA 1 et 2 de 6000 au FL095 et dans la TMA 3. * outside CHAMBERY APP SKED, within TMA 1 and 2 from 6000 up to FL095 and within TMA 3.	RNAV 1 GNSS seulement / only
--	---	--



CHAMBERY AIX LES BAINS
SID RNAV RWY 36
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 36			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1, GNSS seulement/only		
Climb gradient	Pente théorique 8.6% MNM jusqu'à 3800 ft AMSL déterminée par l'obstacle d'altitude au sommet 2160 ft. <i>Theoretical climb 8.6% up to 3800 ft AMSL calculated from obstacle top altitude 2160 ft.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	En cas d'impossibilité de maintenir la pente ATS prescrite, le pilote doit aviser l'organisme ATC. <i>In case of being unable to maintain the ATS climb gradient required, the pilot must inform the appropriate ATC unit.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
PAS 2C	Monter vers BANEK sur la route 355° MAG (MAX IAS 220 kt) puis vers PAS. <i>Climb to BANEK on course 355° MAG (MAX IAS 220 kt) then to PAS.</i>	6500 ft AMSL	
VENAT 2C	Monter vers BANEK sur la route 355° MAG (MAX IAS 220 kt) puis vers VENAT. <i>Climb to BANEK on course 355° MAG (MAX IAS 220 kt) then to VENAT.</i>	6500 ft AMSL	Pente ATS : 8.1% MNM jusqu'au FL 130. <i>ATS gradient: 8.1% MNM up to FL 130.</i>
ESAPI 2C	Monter vers BANEK sur la route 355° MAG (MAX IAS 220 kt) puis vers LB622 (FL 130 MNM). A LB622, tourner à droite (MAX IAS 220 kt) vers ESAPI (FL 150 MNM). <i>Climb to BANEK on course 355° MAG (MAX IAS 220 kt) then to LB622 (FL 130 MNM). At LB622, turn right (MAX IAS 220 kt) to ESAPI (FL 150 MNM, MAX IAS 220 kt).</i>	6500 ft AMSL	Pente ATS: 7.5% jusqu'au FL 150. <i>ATS gradient: 7.5% up to FL 150.</i>
ODIKI 2C	Monter vers BANEK sur la route 355° MAG (MAX IAS 220 kt) puis vers LB623 (FL 130 MNM, MAX IAS 220 kt) et ODIKI (FL 150 MNM, MAX IAS 220 kt). <i>Climb to BANEK on course 355° MAG (MAX IAS 220 kt) then to LB623 (FL 130 MNM, MAX IAS 220 kt) and ODIKI (FL 150 MNM, MAX IAS 220 kt).</i>	6500 ft AMSL	Pente ATS: 7.1% jusqu'au FL 150. <i>ATS gradient: 7.1% up to FL 150.</i>

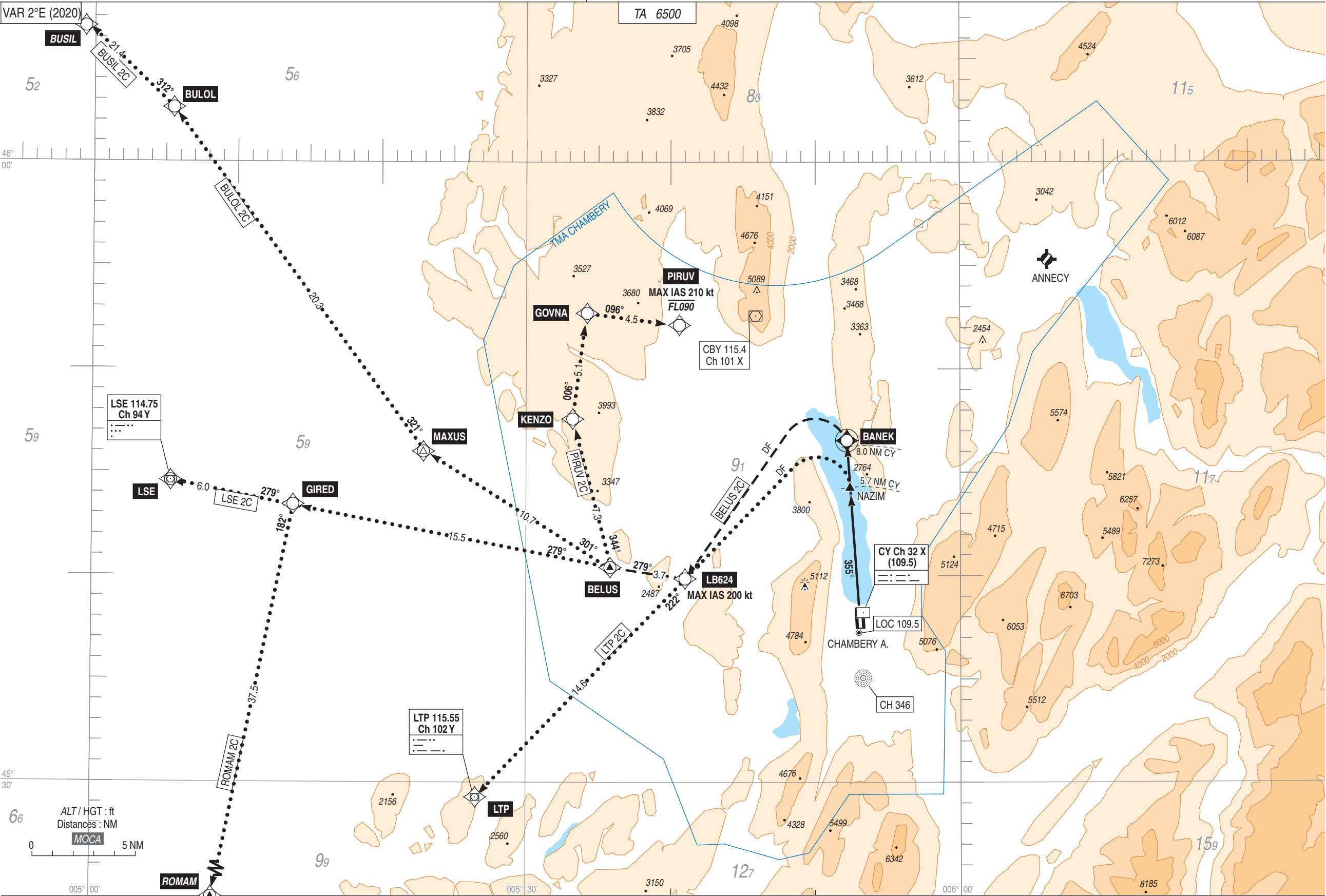
CHAMBERY AIX LES BAINS
SID RNAV CONV RWY 36
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

ATIS : CHAMBERY 127.100
TWR : CHAMBERY Tour/Tower 118.300
APP : CHAMBERY Approche/Approach 121.205
LYON Approche/Approach 125.430*
FIS : CHAMBERY Information 123.700

..... RNAV
← Sur clearance ATC uniquement
With ATC clearance only

RNAV 1
GNSS seulement / only

*en dehors des HOR CHAMBERY APP, dans les TMA 1 et 2 de 6000 au FL095 et dans la TMA 3.
*outside CHAMBERY APP SKED, within TMA 1 and 2 from 6000 up to FL095 and within TMA 3.



CHAMBERY AIX LES BAINS

SID RNAV CONV RWY 36

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

SID RNAV CONV RWY 36			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1, GNSS seulement/only		
Climb gradient	Voir ci-dessous / See below		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	En cas d'impossibilité de maintenir la pente ATS prescrite, le pilote doit aviser l'organisme ATC. In case of being unable to maintain the ATS climb gradient required, the pilot must inform the appropriate ATC unit.		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
BELUS 2C	Monter sur l'axe ILS CY (RM 355°), à <u>BANEK</u> (ou D 8 CY) tourner à gauche (MAX IAS 200 kt) direct vers LB624 puis vers BELUS (MAX IAS 220 kt). Climb on LOC axis CY (MAG 355°), at <u>BANEK</u> (or D 8 CY) turn left (MAX IAS 200 kt) direct to LB624 then to BELUS (MAX IAS 220 kt).	6500 ft AMSL	Pente : 6.5% MNM jusqu'à 4200 ft. Contrainte ATS : pente 9.3% pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur ou égal à FL 110. Slope : 6.5% MNM up to 4200 ft. ATS slope : 9.3% MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level greater than or equal to FL 110.
LTP 2C	Monter sur l'axe ILS CY (RM 355°), à NAZIM (D 5.7 CY) tourner à gauche (MAX IAS 200 kt) direct vers LB624 puis LTP. Climb on LOC axis CY (MAG 355°), at NAZIM (D 5.7 CY) turn left (MAX IAS 200 kt) direct to LB624 then LTP.	6500 ft AMSL	Pente : 8.8% MNM jusqu'à 4100 ft. Slope : 8.8% MNM up to 4100 ft.
LSE 2C	Monter sur l'axe ILS CY (RM 355°), à NAZIM (D 5.7 CY) tourner à gauche (MAX IAS 200 kt) direct vers LB624 puis vers BELUS (MAX IAS 220 kt) et LSE. Climb on LOC axis CY (MAG 355°), at NAZIM (D 5.7 CY) turn left (MAX IAS 200 kt) direct to LB624 then to BELUS (MAX IAS 220 kt) and LSE.	6500 ft AMSL	Pente: 8.8% MNM jusqu'à 4100 ft. Contrainte ATS : pente 9.3% pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur ou égal à FL 110. Slope : 8.8% MNM up to 4100 ft. ATS slope : 9.3% MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level greater than or equal to FL 110.
ROMAM 2C	Monter sur l'axe ILS CY (RM 355°), à NAZIM (D 5.7 CY) tourner à gauche (MAX IAS 200 kt) direct vers LB624 puis vers BELUS (MAX IAS 220 kt) et GIRED. A GIRED tourner à gauche vers ROMAM. Climb on LOC axis CY (MAG 355°), at NAZIM (D 5.7 CY) turn left (MAX IAS 200 kt) direct to LB624 then to BELUS (MAX IAS 220 kt) and GIRED. At GIRED turn left to ROMAM.	6500 ft AMSL	Pente : 8.8% MNM jusqu'à 4100 ft. Contrainte ATS : pente 9.3% pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur ou égal à FL 110. Slope : 8.8% MNM up to 4100 ft. ATS slope : 9.3% MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level greater than or equal to FL 110.

CHAMBERY AIX LES BAINS

SID RNAV CONV RWY 36

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

SID RNAV CONV RWY 36			
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
BUSIL 2C	Monter sur l'axe ILS CY (RM 355°), à NAZIM (D 5.7 CY) tourner à gauche (MAX IAS 200 kt) direct vers LB624 puis vers BELUS (MAX IAS 220 kt) puis MAXUS, BULOL et BUSIL. <i>Climb on LOC axis CY (MAG 355°), at NAZIM (D 5.7 CY) turn left (MAX IAS 200 kt) direct to LB624 then to BELUS (MAX IAS 220 kt) then MAXUS, BULOL and BUSIL.</i>	6500 ft AMSL	Pente : 8.8% MNM jusqu'à 4100 ft. Contrainte ATS : pente 9.3% pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur ou égal à FL 110. <i>Slope : 8.8% MNM up to 4100 ft. ATS slope : 9.3% MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level greater than or equal to FL 110.</i>
BULOL 2C	Monter sur l'axe ILS CY (RM 355°), à NAZIM (D 5.7 CY) tourner à gauche (MAX IAS 200 kt) direct vers LB624 puis vers BELUS (MAX IAS 220 kt) puis MAXUS et BULOL. <i>Climb on LOC axis CY (MAG 355°), at NAZIM (D 5.7 CY) turn left (MAX IAS 200 kt) direct to LB624 then to BELUS (MAX IAS 220 kt) then MAXUS and BULOL.</i>	6500 ft AMSL	Pente: 8.8% MNM jusqu'à 4100 ft. Contrainte ATS : pente 9.3% pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur ou égal à FL 110. <i>Slope : 8.8% MNM up to 4100 ft. ATS slope : 9.3% MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level greater than or equal to FL 110.</i>
PIRUV 2C	Monter sur l'axe ILS CY (RM 355°), à NAZIM (D 5.7 CY) tourner à gauche (MAX IAS 200 kt) direct vers LB624 puis vers BELUS, KENZO, GOVNA et PIRUV (MAX IAS 210 kt, FL090 MAX). <i>Climb on LOC axis CY (MAG 355°), at NAZIM (D 5.7 CY) turn left (MAX IAS 200 kt) direct to LB624 then to BELUS, KENZO, GOVNA and PIRUV (MAX IAS 210 kt, FL090 MAX).</i>	6500 ft AMSL	Pente: 8.8% MNM jusqu'à 4100 ft. <i>Slope : 8.8% MNM up to 4100 ft.</i>

DATA

CHAMBERY AIX LES BAINS

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

LB403	45°51'26,2" N	005°46'54,5" E	X			X
IB18Z	45°51'37,7" N	005°51'43,2" E	X			X
FB18Z	45°47'30,6" N	005°52'03,5" E	X			X
FAF LOCy RWY18	45°50'40,7" N	005°51'47,5" E		X		X
FAP ILSy RWY18	45°50'25,1" N	005°51'48,8" E		X		X
FAF LOCz RWY18	45°47'29,1" N	005°52'03,3" E		X		X
FAP ILSz RWY18	45°47'22,5" N	005°52'03,9" E		X		X
LB400	45°32'30,8" N	005°53'17,0" E	X			X

LB600	45°33'14,8" N	005°53'13,4" E	X		X	X
LB601	45°32'12,5" N	005°46'59,6" E	X		X	X
LB602	45°37'54,2" N	005°44'18,5" E	X		X	X
LB603	45°38'40,0" N	005°26'50,0" E	X		X	
←						
LB620	45°33'38,8" N	005°53'11,5" E	X		X	
LB621	45°39'27,7" N	005°51'31,3" E	X		X	
LB622	45°59'04,0" N	006°11'24,0" E	X		X	
LB623	46°00'47,0" N	006°14'04,0" E	X		X	
LB624	45°39'50,0" N	005°40'47,0" E	X		X	

LB500	45°43'17,6" N	005°52'24,2" E	X			X
LB501	45°50'39,9" N	005°43'50,4" E	X			X
LB510	45°37'00,3" N	005°52'55,1" E	X			X
LB511	45°32'21,6" N	005°51'42,6" E	X			X
LB512	45°29'31,7" N	005°49'55,0" E	X			X
LB513	45°29'23,1" N	005°44'02,5" E	X			X
FB18Y	45°47'36,2" N	005°49'48,6" E	X			X
IB18Y	45°49'34,2" N	005°46'24,2" E	X			X
LB520	45°40'10,9" N	005°38'13,4" E	X			X
LB521	45°42'53,0" N	005°42'25,8" E	X			X
LB522	45°36'24,9" N	005°38'41,8" E	X			X
LB523	45°30'27,8" N	005°46'55,8" E	X			X

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 779, DTHR : 769 (28 hPa)

Réservé aux exploitants munis d'une approbation, voir ENR 1.5
Reserved to operators holding an approval, see ENR 1.5

CHAMBERY AIX LES BAINS

RNP Y RWY 18 (AR)

ATIS CHAMBERY 127.100

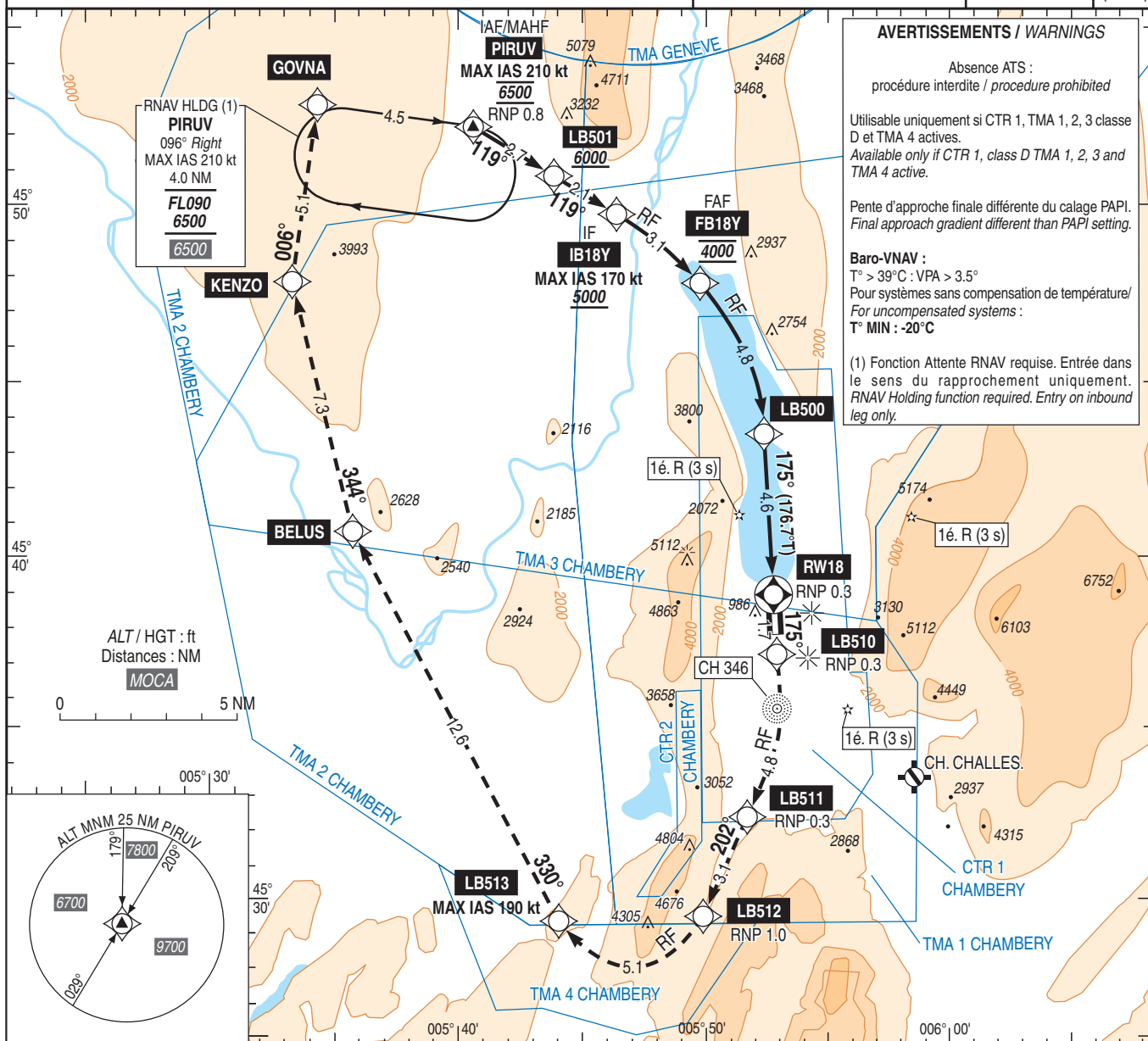
APP : CHAMBERY Approche/Approach 121.205

TWR : CHAMBERY Tour/Tower 118.300

RNP AR APCH

API / Missed approach RNP < 1.0

TCH : 49

VAR
2° E
(2020)

TA : 6500

API : Monter vers **LB510** en montée vers **6500** (5731) puis virer à droite vers **LB511**, puis vers **LB512** et virer à droite vers **LB513** (MAX IAS 190 kt). Ensuite **BELUS**, **KENZO**, **GOVNA** et **PIRUV** (MAX IAS 210 kt) pour intégrer l'attente.

Missed APCH : Climb to **LB510** climbing to **6500** (5731) then turn **right** to **LB511**, then **LB512** and turn **right** to **LB513** (MAX IAS 190 kt). Then **BELUS**, **KENZO**, **GOVNA** and **PIRUV** (MAX IAS 210 kt) to enter the holding.

→ DTHR (NM)

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

REF HGT : ALT DTHR

CAT	RNP 0.3 API 4.5 %			RNP 0.3 API 5 %			RNP 0.3 API 5.5 %		
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH
A	1360 (590)	1500	590	1180 (410)	1500	402	1060 (290)	900	288
B	1390 (620)	1500	615	1200 (430)	1500	428	1090 (320)	1000	315
C	1410 (650)	2400	641	1230 (460)	1700	454	1120 (350)	1200	342

Observations / Remarks : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see AIP ENR 1.5

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 779, DTHR : 769 (28 hPa)

CHAMBERY AIX LES BAINS

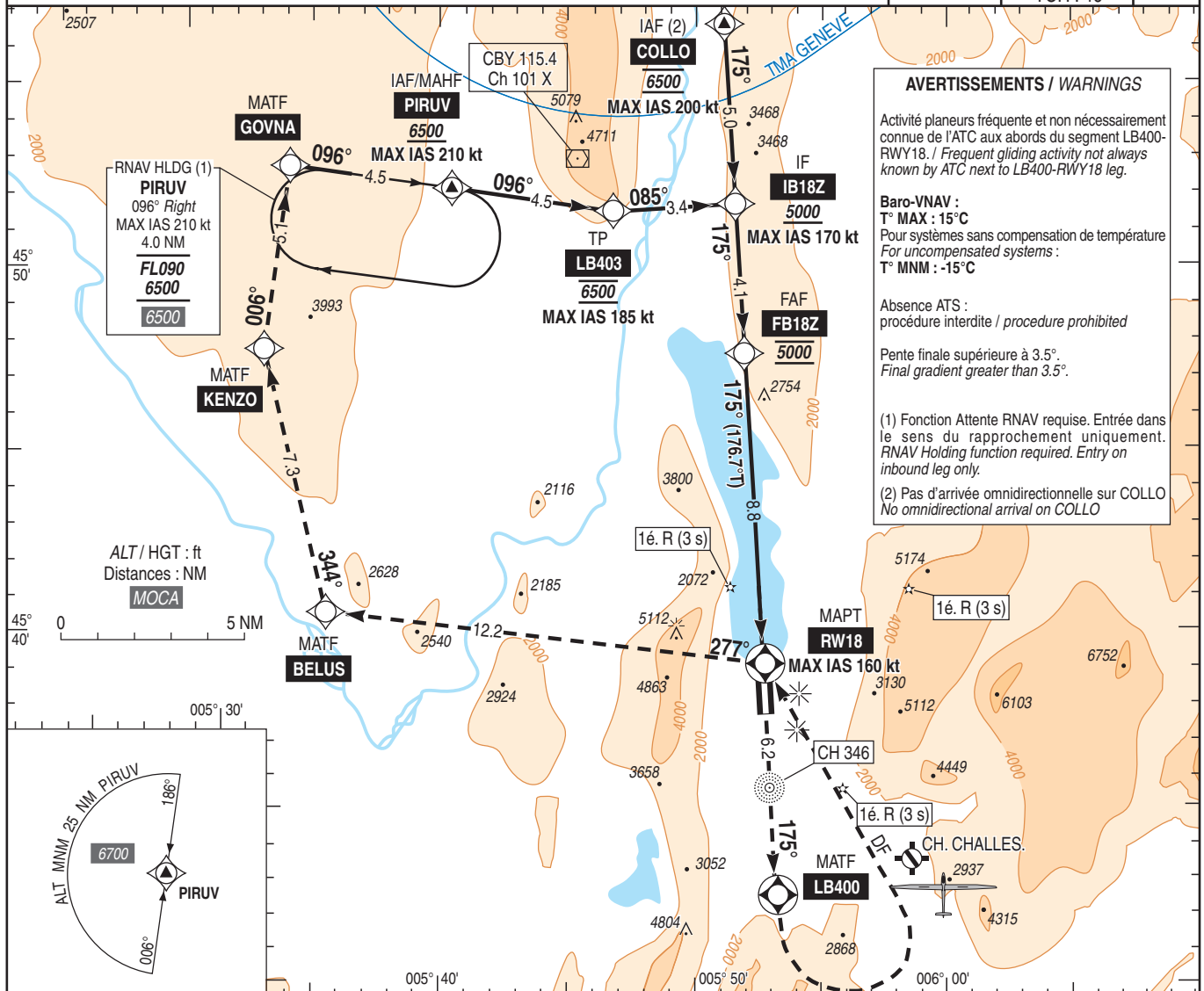
RNP Z RWY 18

ATIS CHAMBERY 127.100
APP : CHAMBERY Approche/Approach 121.205
TWR : CHAMBERY Tour/Tower 118.300

RNP APCH

EGNOS
Ch 63789
E18A
TCH : 46

VAR
2° E
(2020)



AD 2 LFJY.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
05C	050 (049)	770 x 80	gazon / grass	49°01'12.54"N 005°51'42.32"E ----- GUND NIL		THR : 249.33m / 818ft
23C	230 (229)	770 x 80	gazon / grass	49°01'28.19"N 005°52'11.11"E ----- GUND NIL		THR : 248.72m / 816ft
05L	050 (049)	660 x 18	revêtue / paved	49°01'16.33"N 005°51'40.01"E ----- GUND NIL		THR : 247.8m / 813ft
23R	230 (229)	660 x 18	revêtue / paved	49°01'29.91"N 005°52'05.00"E ----- GUND NIL		THR : 247.8m / 813ft
05R	050 (049)	2100 x 45	20 F/A/W/T revêtue / paved	49°01'10.03"N 005°51'54.10"E ----- GUND NIL		THR : 252.98m / 830ft
23L	230 (229)	2100 x 45	20 F/A/W/T revêtue / paved	49°01'53.27"N 005°53'13.60"E ----- GUND NIL		THR : 263.04m / 863ft
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
05C	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
23C	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
05L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
23R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
05R	NIL	NIL	300	NIL	NIL	NIL
23L	NIL	NIL	300	NIL	NIL	NIL

AD 2 LFJY.13

Distances déclarées Declared distances

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations Remarks
05C	770	770	770	770	
23C	770	770	770	770	
05L	660	660	660	660	
23R	660	660	660	660	
05R	2100	2400	2100	2100	
TWY B	1450	1750	1450		
TWY C	600	900	600		
23L	2100	2400	2100	2100	
TWY B	600	900	600		
TWY C	1450	1750	1450		

AD 2 LFJY.14

Balisesage d'approche et de piste Approach and runway lighting

RWY ID	APCH		THR couleur colour	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur Length	Balisage axial <i>Centerline</i> LGT			
							Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity
05R			G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	42 ft					
23L			G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	42 ft					
RWY ID	Balisage latéral <i>Edge lighting</i>				Extrémité RWY <i>end</i>		SWY			
	Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity	Couleur Colour		Longueur Length	Couleur Colour		
05R	2100 m	60 m	W+Y	LIL/LIH	R				(1)	
23L	2100 m	60 m	W+Y	LIL/LIH	R				(2)	
(1) Jaunes sur les 600 derniers mètres / Yellow over the last 600 meters										
(2) Jaunes sur les 600 derniers mètres / Yellow over the last 600 meters										

AD 2 LFSD.11

Renseignements météorologiques Meteorological information

1	Centre MET associé / Associated MET Office	LYON SAINT-EXUPERY
2	Horaires de service / Hours of service	voir/see AD 2 LFSD .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	METAR AUTO
8	Equipement complémentaire Supplementary equipment	AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / ATS units served	AFIS
10	Informations complémentaires Additional information	TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08.

AD 2 LFSD.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
01	015 (013)	1200 x 23	41 F/C/W/T béton bitumineux / bituminous concrete		47°15'58.66"N 005°04'58.39"E ----- GUND NIL	THR : 221.59m / 727ft
19	195 (193)	1200 x 23	41 F/C/W/T béton bitumineux / bituminous concrete		47°16'36.18"N 005°05'13.23"E ----- GUND NIL	THR : 221.59m / 727ft
17	175 (173)	2400 x 45	120 F/B/W/T béton bitumineux / bituminous concrete		47°16'35.66"N 005°05'36.94"E ----- GUND NIL	THR : 221.28m / 726ft
35	355 (353)	2400 x 45	120 F/B/W/T béton bitumineux / bituminous concrete		47°15'18.25"N 005°05'46.92"E ----- GUND NIL	THR : 216.41m / 710ft
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
01	NIL	NIL	NIL	1320 x 80	NIL	(1)
19	NIL	NIL	NIL	1320 x 80	NIL	(2)
17	NIL	NIL	NIL	2520 x 300	NIL	(3)
35	NIL	NIL	NIL	2520 x 300	NIL	(4)
(1) Ancien seuil 01 : 102 R/B/W/T Partie centrale : 41 F/C/W/T - 10tRSI - 14t/J - 26t/B - 42t/C130						
(2) Seuil 19 : 49 R/B/W/T Partie centrale : 41 F/C/W/T - 10tRSI - 14t/J - 26t/B - 42t/C130						
(3) THR 17 : - béton / concrete : 119 R/B/W/T - pente / slope : 0.655 % RWY 17 : - moitié Nord de piste / Northern half of runway : 120 F/B/W/T - moitié Sud de piste / Southern half of runway : 133 F/B/W/T						
(4) THR 35 : - béton / concrete : 119 R/B/W/T - pente / slope : 0.476 % RWY 35 : - moitié Sud de piste / Southern half of runway : 133 F/B/W/T - moitié Nord de piste / Northern half of runway : 120 F/B/W/T						

AD 2 LFKF.19

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied Root ALT	Portée Coverage	RDH (pente) (slope)	Situation Location	
VOR-DME	FGI	116.7 MHz CH 114X	H24	41°30'07.9"N 009°05'00.3"E	144 ft	40NM FL500		343°/857m THR 05	
LOC 23 (I)	GR	110.5 MHz	H24	41°29'42.1"N 009°05'05.5"E	34 ft			287°/102m THR 05	
GP 23		329.6 MHz	H24	41°30'32.2"N 009°06'16.4"E	75 ft		14.9 m/49 ft (3.5 °)	249°/301m THR 23	
DME 23		CH 42X	H24	41°30'32.2"N 009°06'16.4"E	131 ft	25NM FL250		249°/301m THR 23	

AD 2 LFKF.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE

20.1 AIR TRAFFIC CONTROL UNITS

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

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

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition en TMA AJACCIO est de 5000ft.
Le niveau de transition en TMA AJACCIO est calculé par AJACCIO APP.

20.2 ALTIMETER SETTING

The transition altitude within AJACCIO TMA is 5000ft.
The transition level within AJACCIO TMA is calculated by AJACCIO APP.

20.3 DEMI-TOUR SUR PISTE

Utilisation obligatoire des raquettes intermédiaires ou de fin de piste pour demi-tour sur piste.

20.3 HALF-TURN ON RUNWAY

Intermediate or end of the RWY turnaround areas compulsory for half-turn on runway.

20.4 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT

Voir tableau AD 2 LFKF MIA_TEXT 01
1- PRKG aviation commerciale :
La demande de mise en route et le repoussage s'effectuent sur la FREQ SOL.
2- PRKG aviation générale :
Les postes 22-23-24 et 31 à 38 possèdent un double sens de stationnement pour permettre une orientation de l'aéronef face au vent.
3- Postes hélicoptères :
H1, H2, H3, H4 : uniquement accessible par translation par effet de sol depuis la FATO.
21 : uniquement accessible par roulage depuis la piste via le TWY C.

20.4 USE OF PARKING STANDS

See table AD 2 LFKF MIA_TEXT 01
1- Commercial aviation apron :
Request for engine start-up and push-back on GROUND FREQ.
2- General aviation apron :
The stands 22-23-24 and 31 to 38 are two-way to allow orientation of the ACFT into the wind.
3- Helicopter stands :
H1, H2, H3, H4 : use only by ground translation from the FATO.
21 : reachable only by taxiing via TWY C.

20.5 CONSIGNES PARTICULIERES

Limitation à 20 kt de vent traversier sur piste mouillée.
En cas d'activation de la procédure LVTO (400 m < RVR ≤ 550 m), la circulation sera restreinte à un seul mobile sur l'aire de manœuvre (aéronef ou véhicule). La circulation sur l'aire de trafic sera réduite au minimum opérationnel.
Utilisation des TWY O et P par DASH-8-Q400 uniquement dans les conditions suivantes :
- présence d'un placeur lors des opérations de roulage,
- pratique du survirage si nécessaire,
- vitesse adaptée : 5 km/h MAX.

20.5 SPECIAL INSTRUCTIONS

Crosswind limitation : 20 kt on wet RWY.
If you activate the procedure LVTO (400 m < RVR ≤ 550 m), the traffic will be restricted to a single mobile on the manoeuvring area (ACFT or vehicle). Traffic on the apron will be reduced to an operational minimum.
Use of TWY O and P by DASH-8-Q400 only under the following conditions :
- a marshaller is mandatory for taxiing operations,
- use oversteering technic if needed,
- adapted speed : 5 km/h MAX.

20.6 ESSAIS MOTEUR

Les essais de moteurs ne sont pas autorisés sur la plateforme.
Cependant, en cas de nécessité absolue, des essais moteurs peuvent être réalisés sur l'aire de manœuvre après accord TWR :
- Au niveau du PAI K1 pour les aéronefs stationnés sur les postes 22 à 55.
- Sur la piste pour les autres aéronefs.
En tout état de cause les essais moteurs seront réalisés dans le respect des règles de sécurité en vigueur sur la plateforme et avec une protection incendie assurée par le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie de la plateforme (RFFS) durant la durée des essais.

20.6 ENGINE TESTS

The engine tests are forbidden on the platform.
However, if absolutely necessary, engine test may be carried out on the manoeuvring aerea with the agreement of TWR :
- At PAI K1 for ACFT parked on stands 22 to 55
- On the RWY for other ACFT.
In all cases, engine tests will be carried out in compliance with safety rules, in force on the platform, and with fire protection provided by the platform rescue and fire-fighting service (RFFS) during the test.

AD 2 LFKF.21

Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

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.

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 vers La Môle sont définies en espace aérien contrôlé jusqu'à 3500 ft puis en espace aérien non contrôlé de classe G en-dessous.

Les approches à vue et aux instruments sont donc exécutées 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.

Pilot's attention is drawn to the fact that approach procedures to La Môle are defined within controlled airspace above 3500 ft then within uncontrolled G class airspace below.

Visual and instrumental approaches 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

21.1 UTILISATION DE L'APU

GPU 28V disponible.

- Utilisation APU limitée à 30 minutes.

Procédures antibruit Noise abatement procedures

21.1 USE APU

GPU 28V available

- APU limited to a period of 30 minutes.

AD 2 LFTZ.22**22.1 PROCEDURES****22.1.1 Limitation de vitesse**

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.

22.2 ITINERAIRES IFR A L'INTERIEUR DE LA CTA ET DE LA TMA**22.2.1 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (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.

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.

Pour les vols non RNAV 1 :

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

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

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

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

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

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

22.2.2 Itinéraires normalisés de départ aux instruments (SID)

Les itinéraires normalisés de départ aux instruments figurent sur la carte AD2 LFTZ SID. Sauf autorisation contraire de l'approche, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.

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

22.2.3 Cas particulier des départs vers CANNES (LFMD) et NICE (LFMN)

DCT à poser au FPL : DCT LERMA.

22.2.4 Itinéraires de transit

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

22.2.5 Procédures RADAR

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

22.2.6 Transferts de communication

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

22.2.7 Précautions particulières

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.

22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**22.3.1 Afficher 7600****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 diriger vers le

Procédures de vol Flight procedures**22.1 PROCEDURES****22.1.1 Speed limitation**

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 IFR ROUTES WITHIN THE CTA AND THE TMA**22.2.1 Standard Instrument Arrival Routes (STAR)**

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

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

Without the required RNAV capability :

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

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

The STAR clearance coverage only affects the published route data.

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

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

22.2.2 Standard Instrument Departure Routes (SID)

The Standard Instrument Departure Routes are shown on chart AD2 LFTZ SID. Except otherwise cleared by the Approach Center, aircraft shall comply with the requirements specified for each SID. If it is not possible, the pilot shall inform the ATC unit on the first contact.

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

22.2.3 Special case for the departures to CANNES (LFMD) and NICE (LFMN)

DCT to be written on FPL : DCT LERMA.

22.2.4 Transit routes

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

22.2.5 RADAR procedures

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

22.2.6 Transfer of communication

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 Warning

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

22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE**22.3.1 Squawk 7600****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

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.

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	OBSTACLES PENETRATING LATERAL CLEARING SURFACES
23.1.1	Surface latérale piste 06/24 Ouest	23.1.1	Lateral surface West part RWY 06/24
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		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	Surface latérale piste 06/24 Est	23.1.2	Lateral surface East part RWY 06/24
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		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	CARACTERISTIQUES DESTROUEES ATT ET DEC IFR/VFR	23.2	IFR/VFR LDG AND TKOF FUNNELS CHARACTERISTICS
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%		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

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

Cartes relatives à l'aérodrome Charts related to the aerodrome

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

AD 2 LFTZ.25

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) Visual segment surface (VSS) penetration

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.

IAF : NEKIP

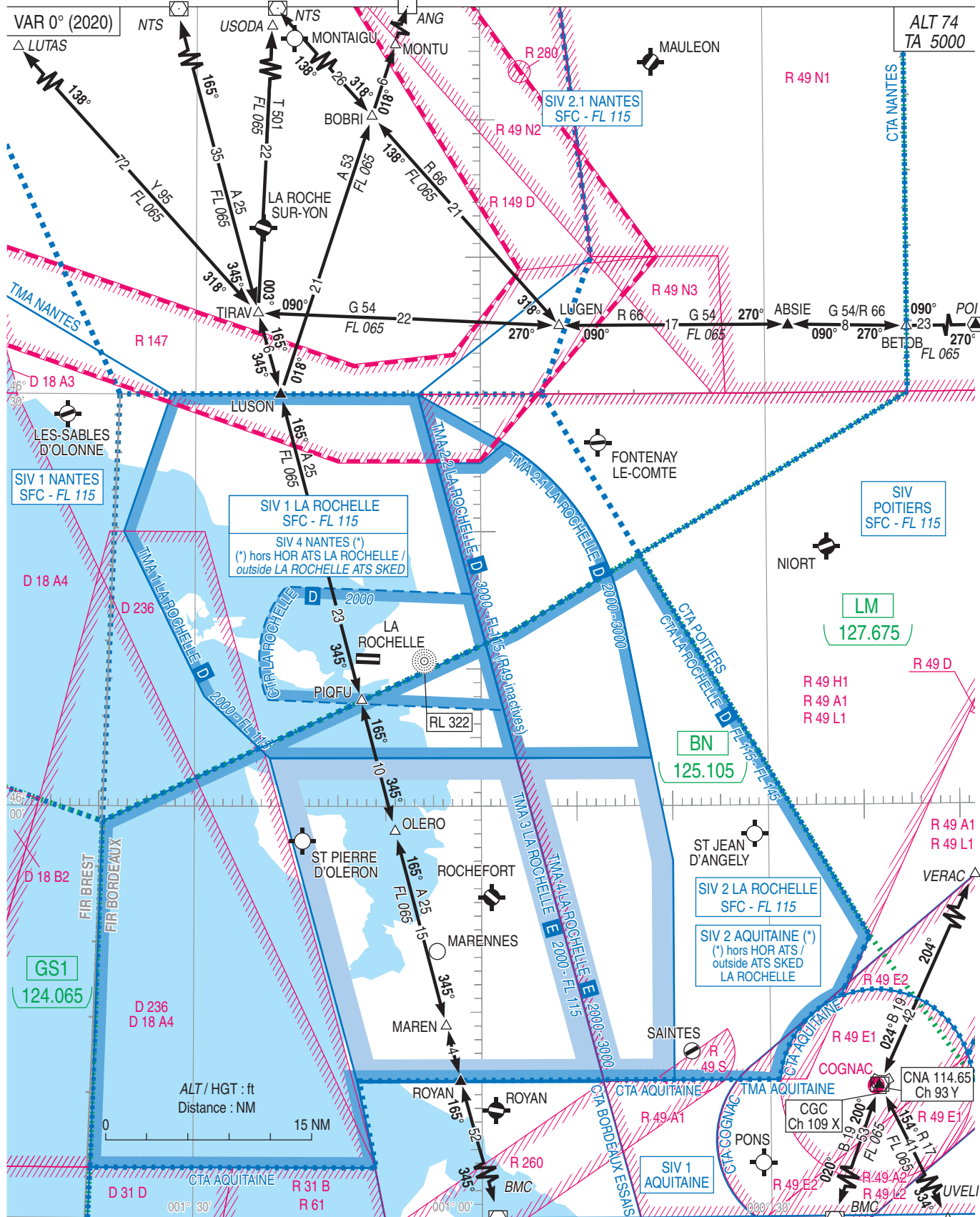
RNAV 1

Sur instruction du CTL
With ATC clearance

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



ACC : BORDEAUX Contrôle/Control	Fréquences des secteurs/Sectors frequencies
BREST Contrôle/Control	Fréquences des secteurs/Sectors frequencies
ATIS LA ROCHELLE	126.880
FIS : LA ROCHELLE Information	124.200 (NANTES Information 130.275 ou / or AQUITAINE Information120.575 hors HOR / outside SKED LA ROCHELLE)
APP : LA ROCHELLE Approche/Approach	124.200
TWR : LA ROCHELLE Tour/Tower	118.000
ROCHEFORT Information	119.300



CARTE D'AERODROME

Aerodrome chart

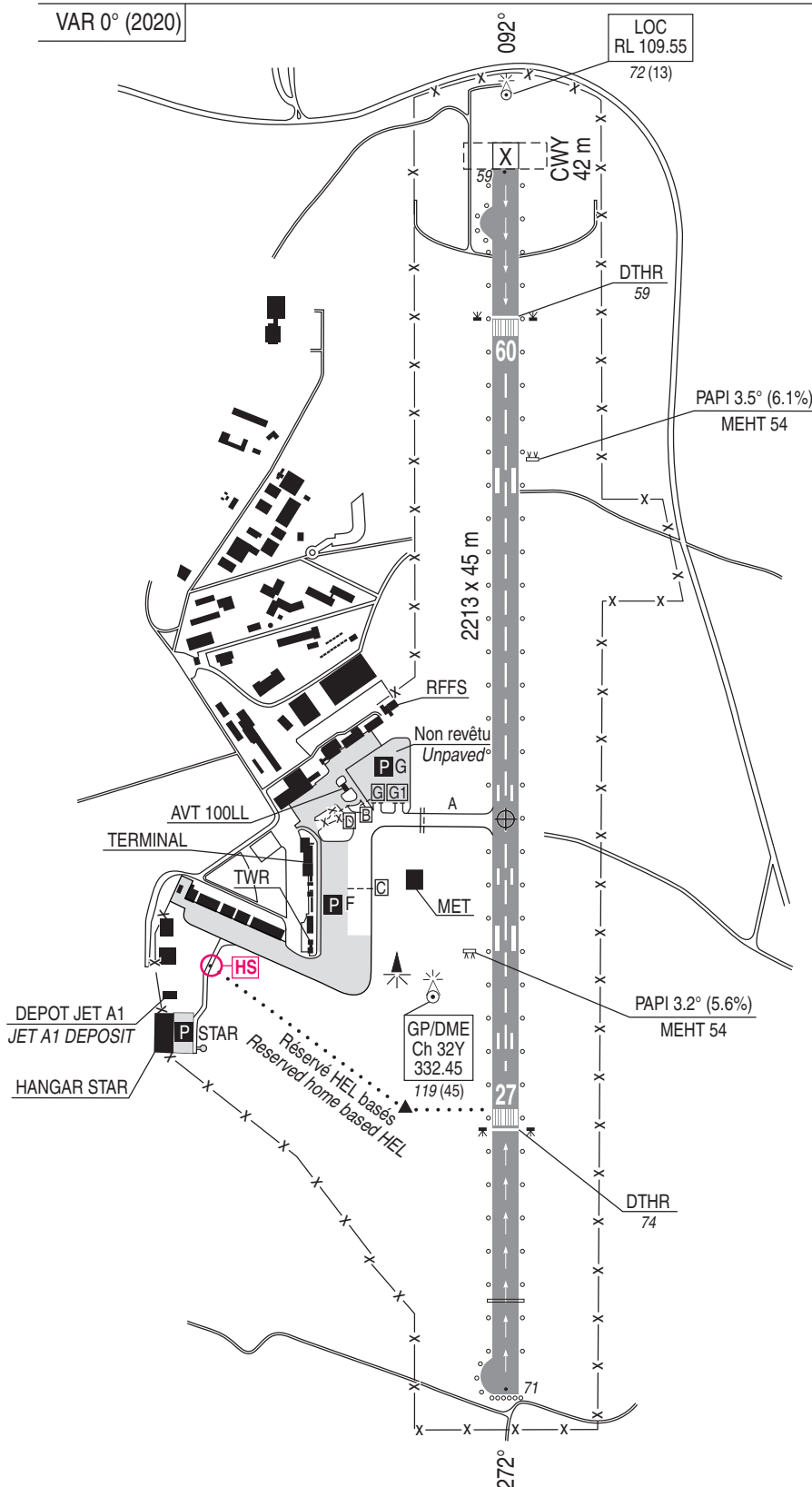
ATIS : 126.880 ☎ 05 46 00 13 92

LA ROCHELLE ILE DE RE

46 10 45 N - 001 11 43 W

ALT AD : 74 ft (3 hPa)

VAR 0° (2020)



COORDONNEES SEUILS / THR coordinates

TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 09	46° 10' 46.78" N	001° 12 37.67" W
DTHR 09	46° 10' 46.40" N	001° 12 24.91" W
THR 27	46° 10' 43.73" N	001° 10' 54.55" W
DTHR 27	46° 10' 44.38" N	001° 11 16.31" W

AVERTISSEMENTS / WARNINGS

HS : Croisement TWY / Voie de translation HEL. Être très attentif.
HS : Intersection between TWY and HEL translation TWY. Pay sharp attention.

Demi-tour à la raquette pour tout aéronef d'une masse maximale à l'atterrissage supérieure à 30 t / Half turn at turn pad for all ACFT with maximum landing weight > 30 t.

TKOF RWY 09 : alignement obligatoire à la raquette / mandatory line-up at turn pad.

(1) Balisage / Lighting : RWY 09 : DTHR LIH/LIL
RWY 27 : DTHR LIH/LIL

(2) TORA, TODA, ASDA RWY 09 : limitées à 2140 m à cause de la proximité de l'antenne LOC / limited to 2140 m due to proximity of LOC antenna.

LEGENDE / KEY

- == Point d'attente / Holding point
- Point d'attente Intermédiaire / Intermediate holding point
- Aire de trafic / Apron
- Cheminement de translation HEL / Translation HEL
- HS Point chaud / Hot spot

ALT / HGT : ft
GUND : 153 ft

0 50 100 500 m

RWY	BALISAGE / Lighting (1)		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE Surface	RESIST. Strength	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
09 27	NIL 420 m	LIH/LIL LIH/LIL	2140 (2) 2213	2140 (2) 2255	2140 (2) 2213	1940 1746	Revêtue Paved	43 F/C/W/T	400* 400*	400* 400*	400* 400*	- -
* Absence ATS : 800												

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS

20.1.1

MARSEILLE PROVENCE Approach Control Center (PROVENCE APP) provides air traffic control services in PROVENCE CTA and PROVENCE TMA on accordance with ENR 2.1, except for activated military airspaces.

Airspace classes define services ensured in the different sections of the TMA and the CTA.

20.1.2 Air traffic organisms allocated by PROVENCE APP

ORANGE Approach : Delegated airspace within PROVENCE TMA 12 from TMA Lower limit to 4500 ft AMSL outside ORANGE CTR and the part of PROVENCE TMA 8 west of TMA 12, between :

- *Lateral limits :*

43°49'00.00" N, 04°46'50.00" E

- Vertical limits : 4500 ft AMSL
TMA lower limit

Services ensured are the same as those in class E in the delegated part of the TMA 8 and those in class D in the TMA 12.

SALON Approach: Delegated airspace from 2500 ft AMSL to 4500 ft AMSL in the TMA 1 and TMA 2 and from 2000 ft ASFC / 2500 ft AMSL to 4500 ft AMSL in TMA 8, within areas R 77 A; delegated airspace in the TMA 14 within the limits of R 71 C area and delegated airspace in the TMA 10 and 12 within areas R 71 A and B. Services ensured are the same as those in class E in TMA 8 and 14, those in class D in TMA 1, 2 and 12 and those in class E or D according to the level in the TMA 10 special entry conditions could apply when crossing these areas.

20.1.3 Airspace allocated to PROVENCE APP

By delegation from ACC MARSEILLE, PROVENCE APP will provide air traffic control services for the MTL/MOLEN route in the south, 11 NM from MTL below FL 145.

During ATS ORANGE operating hours, this route will be managed by ORANGE Approach in ORANGE CTR and R 55B below FL 085.

Flight plans for this route should be addressed to LFMLZPZX.

TWY	Type d'aéronefs / ACFT type
C1/C2/C3/C4/C6/C7/C8/D2/D9/E2/E9	Code C + D + E
D3/D4/D8	Code C + D
G3/G4	Code C + D + E Sur les voies d'entrée d'aire de trafic G3 via TWY C5 / G4 via TWY C5 (arrivée Sud) , la marge entre les roues extérieures du train principal et le bord de la voie de circulation est insuffisante pour les appareils de lettre de code D dont l'OMGWS (largeur hors tout du train principal) et l'empattement (wheel base) sont respectivement supérieurs à 8 et 18 m, en particulier B757-200 et 300, B767-200 et 300, A310. Il est recommandé pour ces derniers de rouler avec précaution et d'utiliser la technique de l'over-steering dans les virages. Pour les ACFT code E : - entrée et sortie par G3 uniquement depuis TWY C4. - entrée et sortie par G4 uniquement depuis TWY C5 (virage à droite en entrée et à gauche en sortie). <i>On the entry TWY of the apron G3 via TWY C5 / G4 via TWY C5 (south arrival), the margin between the outer wheels of the main gear and the edge of the TWY is insufficient for CODE D ACFT whose OMGWS (overall width of the main gear) and wheelbase are respectively superior to 8 and 18 m, especially B757-200 et 300, B767-200 et 300, A310. It is recommended for such ACFT to taxi with caution and to use the over-steering technique in turns.</i> <i>For code E ACFT :</i> - entry and exit via G3 only from TWY C4. - entry and exit via G4 only from TWY C5 (right turn as entry and left turn as exit).
Entrée / Entry - Sortie / Exit via TWY G1 : TWY C3/C4 et / and Aire / Area 50	Code C + Code D + Code E + AN124 + B747-800
Entrée / Entry - Sortie / Exit via TWY G1 : TWY C3/C4 et / and Aire / Area 52	Code C + Code D + Code E
Entrée / Entry - Sortie / Exit TWY G1 : TWY C3/C4 et / and Aire / Area 54	Code C + Code D
Entrée / Entry - Sortie / Exit G1 : TWY C3/C4 et / and Aire / Area 56/L4	Code C + Code D
Entrée / Entry - Sortie / Exit via TWY G2 : TWY C4 et / and Aire / Area 51	Code C + Code D + Code E + AN124 + B747-800
Entrée / Entry - Sortie / Exit via TWY G2 : TWY C4 et / and Aire / Area 53	Code C + Code D + Code E
Entrée / Entry - Sortie / Exit via TWY G2 : TWY C4 et / and Aire / Area 55	Code C + Code D
Entrée / Entry - Sortie / Exit TWY G2 : TWY C4 et / and Aire / Area 57/L3	Code C
D1/ D6/E3/E7/F3/L3	Code C
D7	Code C + B757-200
F3	
TWY utilisable uniquement de jour et lorsque la visibilité horizontale est supérieure ou égale à 1200 m.	Aéronefs d'envergure inférieure ou égale à 24 m. Aéronefs suivants d'envergure supérieure à 24 m : Falcon 7X, Global Express, Gulfstream G5, ATR 72, ATR 42, Dash 8 et CL415. Amorce avec RWY : Code C
<i>TWY usable only in the daytime and when the horizontal visibility is over or equal to 1200 m.</i>	<i>ACFT with wingspan less or equal to 24 m.</i> <i>Following ACFT with wingspan over 24 m : Falcon 7X, Global Express, Gulfstream G5, ATR 72, ATR 42, Dash 8 and CL415.</i> <i>Connection with RWY : Code C</i>
F7	
TWY utilisable uniquement de jour et lorsque la visibilité horizontale est supérieure ou égale à 1200 m.	Aéronefs d'envergure inférieure ou égale à 24 m. Aéronefs suivants d'envergure supérieure à 24 m : Falcon 7X, Global Express, Gulfstream G5, ATR 72, ATR 42, Dash 8 et CL415. Amorce avec RWY : Code C + D
<i>TWY usable only in the daytime and when the horizontal visibility is over or equal to 1200 m.</i>	<i>ACFT with wingspan less or equal to 24 m.</i> <i>Following ACFT with wingspan over 24 m : Falcon 7X, Global Express, Gulfstream G5, ATR 72, ATR 42, Dash 8 and CL415.</i> <i>Connection with RWY : Code C + D</i>
G2 entre/ between C4 et aire/ and area 52	Code C + D + A330-200 + B747-400
G2 entre/ between aire/ area 57 et/ and C4	Code C + D + A330-300 + A330-200 + B747- 400 + A340-200 + B777-200
L2	Code D
H1, H2, H3, H4 : TWY à usage restreint uniquement aux activités de SABENA et du péricandrome (sécurité civile). Utilisable de jour lorsque la visibilité horizontale est supérieure à 1200 m. H4 limité à des ACFT d'envergure 9m hors Dash 8 et CL415.	Code B + CL415 + DASH8
<i>TWY restricted to SABENA and pelicandrome (civil security) activities. Can be used in the daytime when the horizontal visibility is greater than 1200 m. H4 restricted to ACFT with a 9m wingspan excluding Dash 8 and CL415.</i>	

20.3.2 GESTION DE L'AIRe DE TRAFIC

Au départ et préalablement à tous déplacements les aéronefs doivent obligatoirement contacter « PROVENCE PREVOL ». La tour de contrôle organise la séquence de roulage pour l'entrée sur l'aire de manœuvre. Pour la sortie du poste de stationnement les pilotes sont tenus d'appliquer la puissance minimale nécessaire pour la mise en mouvement des appareils.

20.3.2 APRON MANAGEMENT

At departure and prior to any movement, ACFT must contact « PROVENCE DELIVERY », the TWR organizes the taxiing sequence into the manoeuvring area. To exit the parking stand pilots are required to apply the minimum power necessary to set the ACFT in motion.

A l'arrivée, la tour de contrôle indiquera aux aéronefs les éventuelles consignes et informations pour rejoindre leur poste de stationnement. Les postes de stationnement sont attribués par l'exploitant et cette information est relayée par la tour de contrôle.

Tout aéronef se déplaçant par ses propres moyens sur l'aire de trafic doit allumer ses phares de roulage. Seule l'information des aéronefs en mouvement connue de la tour de contrôle peut être fournie.

Le pilote assure la prévention des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers. Les véhicules en mouvement sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement.

Voir carte AD 2 LFML APDC 01.

20.4 ACTIVITES SPECIFIQUES

20.4.1 VOLS D'ENTRAINEMENT

2041.1 Vols d'entraînement à MARSEILLE PROVENCE

2041.1.1 Vols d'entraînement réacteurs et multimoteurs :

Pour tout aéronef, les vols d'entraînement sont interdits de 2200 à 0700 locales.

Les tours de piste ne sont pas autorisés.

2041.1.2 Vols d'entraînement monomoteur :

Ils s'effectuent sur autorisation de PROVENCE APP.

En fonction du trafic du moment, ces vols peuvent subir des régulations ou ne pas être autorisés.

20.5 OBSERVATIONS

20.5.1

Les décollages RWY 31L sont interdits lorsque la composante traversière du vent (y compris en rafales) est supérieure à 12 kt sur piste mouillée.

20.5.2 En raison de limitations topographiques spécifiques à l'aéroport, les dispositions de la :

- CS ADR-DSN.D.260 ne peuvent pas être respectées, la distance entre l'axe des voies de circulation C1 et C2 et l'axe de la piste 13L est à 150 m au lieu de 172,5 m.

- CS ADR-DSN.M.625(d) ne peuvent pas être respectées sur la piste 13R avec approche de catégorie I, il n'est physiquement pas possible d'installer de dispositif d'approche lumineux. Des feux d'identification de seuil de piste sont présents.

- CS ADR-DSN.M.630 (b) ne peuvent pas être respectées, la piste 13L avec approche de catégorie I, II, III a un dispositif lumineux de catégorie I d'une longueur de 420 m au lieu de 900 m.

- CS ADR-DSN.M.R.865 ne peuvent pas être respectées, un balisage par marques en forme de chevrons a été mis en oeuvre pour intégrer un besoin de signalisation des zones revêtues et non-utilisables.

At arrival, the TWR will indicate to the ACFT any instructions and information needed to reach their parking stand. The parking stands are allocated by the AD operator and this information is relayed by the TWR.

Any ACFT moving under its own power on the apron must turn on its taxi lights. Only information of moving ACFT known to the TWR can be provided.

The pilot ensures collision avoidance, his own separation and the safety of third parties. Moving vehicles are driven by authorized persons, monitoring their surroundings.

See chart AD 2 LFML APDC 01.

20.4 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS

20.4.1 TRAINING FLIGHT

2041.1 Training flight at MARSEILLE PROVENCE

2041.1.1 Multi-engined and jet engined training flights :

For any aircraft, training flights are prohibited from 2200 to 0700 local time.

Circuits are prohibited.

2041.1.2 Single-engined training flights :

They are subject to PPR from PROVENCE APP.

Depending on current traffic conditions, these flights could be subject to air traffic flow measures or prohibited.

20.5 REMARKS

20.5.1

Take-off RWY 31L prohibited when the crosswind component (including gusts) is greater than 12 kt on wet RWY.

20.5.2 Due to airport specific topographic limitations, the provisions of the :

- CS ADR-DSN.D.260 cannot be respected, the distance between the center line of taxiways C1 and C2 and the center line of RWY 13L is 150 m instead of 172.5 m.

- CS ADR-DSN.M.625(d) cannot be respected on RWY 13R with category I approach, it is physically impossible to set up light approach device. Identification RWY threshold lights are present.

- CS ADR-DSN.M.630 (b) cannot be respected, RWY 13L with category I, II, III approach has a category I light device with a length of 420 m instead of 900 m.

- CS ADR-DSN.M.R.865 cannot be respected, a markup by chevron-shaped marks has been implemented to incorporate a need for signaling paved and unusable areas.

AD 2 LFML.22

Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 PROCEDURES

22.1 PROCEDURES

22.1.1 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA et des CTA PROVENCE et MARSEILLE

22.1.1 IFR routes within the TMA and the CTA PROVENCE and MARSEILLE

22.1.1.1 RNAV

22.1.1.1 RNAV

22.1.1.1 Segments RNAV 5

22.1.1.1 RNAV 5 segments

Certains itinéraires normalisés d'arrivée ou de départ comportent des tronçons de route RNAV.

Some standard arrival or departure routes include RNAV route segments.

Ces tronçons sont utilisables en B-RNAV et ces itinéraires sont réservés aux aéronefs disposant de la capacité de navigation requise.

These segments can be used in B-RNAV and the routes are reserved for aircraft with the required navigation capability.

En cas de dégradation des performances de navigation de l'aéronef ou de panne, le pilote informera l'ATC par l'utilisation de la phrase suivante : IMPOSSIBLE RNAV (CAUSE).

En cas de dégradation des performances de navigation de l'aéronef ou de panne, le pilote informera l'ATC par l'utilisation de la phrase suivante : IMPOSSIBLE RNAV (CAUSE).

22.1.1.2 Départs RNAV 1

22.1.1.2 RNAV 1 departures

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.

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.

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 0.17NM 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 « Automatic runway update ») ou manuelle.

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.

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.

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.

22.1.1.3 Utilisation de la procédure RNP Z RWY 31R

22.1.1.3 Use of RNP Z RWY 31R Procedure

Les pilotes :

Pilots :

- utilisent systématiquement la procédure RNP Z en piste 31R lorsque cette procédure est déclarée en service, sauf impératif de sécurité ;
- notifient à l'ATC, en temps réel, les conditions de cisaillement de vent rencontrées en finale ;
- reportent à leur compagnie aérienne toute décision de ne pas utiliser la procédure RNP Z en piste 31R lorsque cette procédure est déclarée en service, accompagnée de raisons explicatives, ainsi que toute difficulté rencontrée lors de l'exécution de cette procédure.
- par température au sol supérieure à 30° C, procédure utilisable uniquement sur demande du pilote (pente réelle LNAV/VNAV > 4.22°).

- systematically use RNP Z procedure on RWY 31R when this procedure is declared in use, except safety requirement ;
- notify to ATC, in real time, the actual wind shear conditions on final approach ;
- report to their own airline any decision not to use RNP Z procedure on RWY 31R when this procedure is declared in use, with explanations, as well as any difficulty encountered when flying this procedure.
- when ground temperature exceeds 30° C, this procedure can only be used at the pilot's request (actual LNAV/VNAV slope > 4.22°).

22.1.1.2 Configuration en service

22.1.1.2 Configuration in use

L'orientation de la piste en service à MARSEILLE PROVENCE détermine la configuration utilisable (configuration 13 ou 31) et le choix des itinéraires qui en découle.

The RWY in use at MARSEILLE PROVENCE will determine the traffic pattern to be used (configuration 13 or 31) and the resulting routes.

22.1.1.3 Les procédures de transit, lorsque la zone LF-R 108A est active, sont définies sur les cartes régionales.

22.1.1.3 Whenever area R 108A is activated, transit procedures are defined in regional charts.

22.1.2 Procédures radar

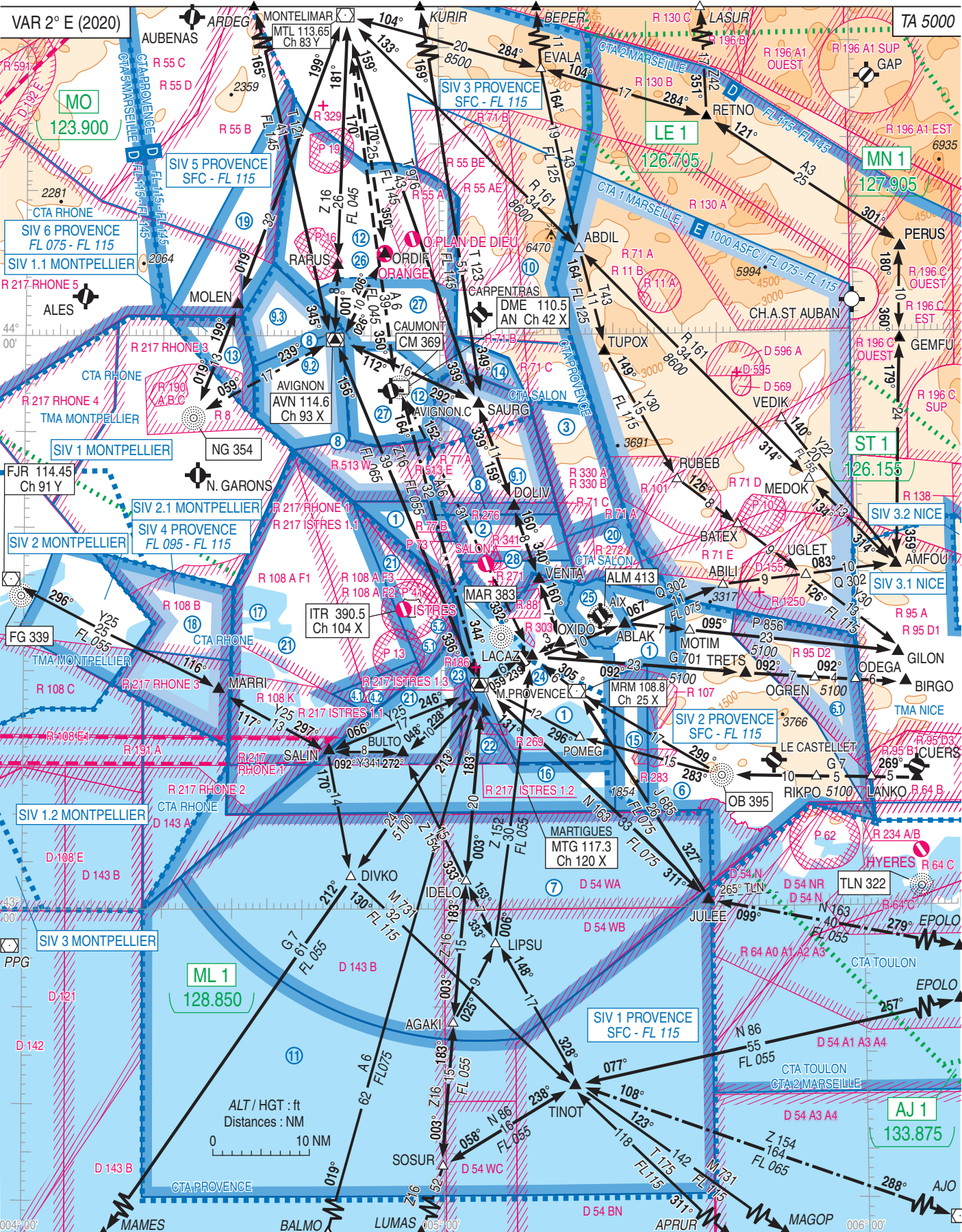
22.1.2 Radar procedures

L'ACC, PROVENCE APP et ORANGE APP disposent des fonctions de guidage, de surveillance et d'assistance.

ACC, PROVENCE APP and ORANGE APP are equipped with vectoring, surveillance and assistance apparatus.

MARSEILLE PROVENCE
Carte régionale / Area chart

FREQ : voir / see AD 2 LFML COM 01



- | | |
|----------------------|--|
| ① TMA 1 PROVENCE | C 4500 - FL 115
D 2500 - 4500 |
| ② TMA 2 PROVENCE | D 2500 - 4500 |
| ③ TMA 3 PROVENCE | D FL 075 - FL 115 |
| ④① TMA 4.1 PROVENCE | D 3500 - FL 055 |
| ④② TMA 4.2 PROVENCE | D FL 055 - FL 115 |
| ⑤① TMA 5.1 PROVENCE | D 3500 - 4500 |
| ⑤② TMA 5.2 PROVENCE | D 4500 - FL 115 |
| ⑥ TMA 6 PROVENCE | D 4500 - FL 115 |
| ⑥① TMA 6.1 PROVENCE | E 4500 - FL 055 |
| ⑦ TMA 7 PROVENCE | D 3000 - FL 115 |
| ⑧ TMA 8 PROVENCE | D 4500 - FL 115
E 2000 ASFC/2500 - 4500 |
| ⑨① TMA 9.1 PROVENCE | D 4500 - FL 065 |
| ⑨② TMA 9.2 PROVENCE | D 4500 - FL 065 |
| ⑨③ TMA 9.3 PROVENCE | D 4500 - FL 075 |
| ⑩ TMA 10 PROVENCE | E 1000 ASFC/FL 075 - FL 115 |
| ⑪ TMA 11 PROVENCE | D FL 055 - FL 115 |
| ⑫ TMA 12 PROVENCE | D 2000 ASFC/2500 - FL 115 |
| ⑬ TMA 13 PROVENCE | D FL 075 - FL 115 |
| ⑭ TMA 14 PROVENCE | E 2000 ASFC/2500 - FL 115 |
| ⑮ TMA 15 PROVENCE | D 3000 - FL 115 |
| ⑯ TMA 16 PROVENCE | D 2100 - FL 115 |
| ⑰ TMA 17 PROVENCE | D 3500 - FL 115 |
| ⑱ TMA 18 PROVENCE | E FL 095 - FL 115 |
| ⑲ TMA 19 PROVENCE | D FL 075 - FL 115 |
| ⑳ TMA 20 PROVENCE | D FL 055 - FL 115 |
| ㉑ CTR ISTRES 1.1 | D 3500 |
| ㉒ CTR ISTRES 1.2 | D 3000 |
| ㉓ CTR ISTRES 1.3 | D 2100 |
| ㉔ CTR PROVENCE | D 2500 |
| ㉕ CTR AIX | D 2500 |
| ㉖ CTR ORANGE | D FL 065 |
| ㉗ CTR AVIGNON 1 et 2 | D 2500 |
| ㉘ CTR SALON | D 2500 |

MARSEILLE PROVENCE
Altitudes Minimales de Sécurité Radar
Minimum Radar Safety Altitudes

FREQ : voir / see LFML COM 01

(1) Sur instruction du CTL / On ATC instruction



Secteur à **2200**

- ① 43 24 07 N - 005 18 57 E
- ② 43 23 10 N - 005 20 19 E
- ③ 43 22 26 N - 005 19 22 E
- ④ 43 23 24 N - 005 18 00 E

Secteur à **6000**

- ⑤ 43 22 08 N - 005 49 25 E
- ⑥ 43 19 19 N - 005 50 38 E
- ⑦ 43 16 59 N - 005 40 42 E
- ⑧ 43 19 46 N - 005 39 28 E

Secteur S1 à

4300

- ⑨ 43 58 49 N - 005 13 56 E
- ⑩ 44 10 13 N - 004 59 08 E

Secteur S2 à

4300

- ⑬ 44 14 31 N - 004 17 57 E
- ⑭ 44 12 30 N - 004 19 59 E
- ⑮ 44 07 26 N - 004 20 56 E
- ⑯ 44 05 35 N - 004 19 33 E

Secteur à **4000**

- ⑩ 44 10 13 N - 004 59 08 E
- ⑪ 44 07 37 N - 004 58 55 E

Secteur à **5000**

- ⑫ 43 51 52 N - 005 22 06 E
- ⑬ 43 44 45 N - 005 24 59 E
- ⑭ 43 45 55 N - 005 20 11 E
- ⑮ 43 49 09 N - 005 18 53 E

Secteur à **3600**

- ⑲ 43 33 21 N - 005 27 33 E
- ⑳ 43 32 28 N - 005 32 09 E
- ㉑ 44 25 17 N - 005 32 08 E
- ㉒ 44 25 54 N - 005 20 36 E

Secteur à **3100**

- ㉔ 43 38 42 N - 005 17 48 E
- ㉕ 43 40 51 N - 005 26 34 E
- ㉖ 43 38 33 N - 005 27 27 E
- ㉗ 43 35 56 N - 005 29 58 E
- ㉘ 43 33 21 N - 005 27 33 E
- ㉙ 43 34 20 N - 005 22 19 E
- ㉚ 43 33 44 N - 005 20 11 E
- ㉛ 43 33 50 N - 005 19 30 E

Secteur à **4700**

- ㉜ 43 32 13 N - 005 33 30 E

AD 2 LFMT.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***20.1 ORGANISMES ASSURANT LES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIEENNE**

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.

20.2 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.

20.3 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.

20.4 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.

20.5 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT**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 ALTIMETER SETTING

The transition altitude within MONTPELLIER TMA is 5000 ft.
The transition level within MONTPELLIER TMA is determined by MONTPELLIER APP.

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 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.

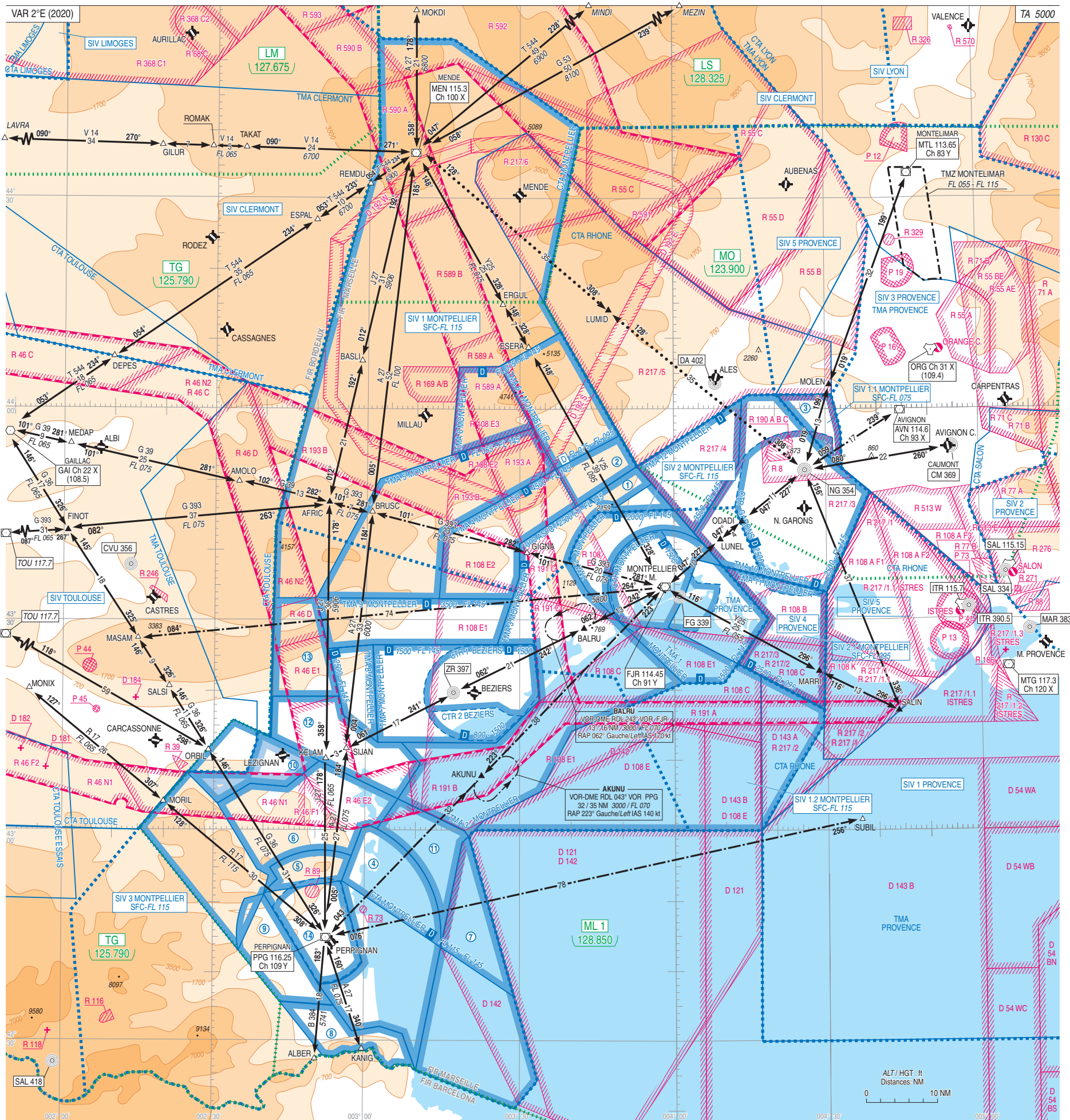
20.5 USE OF PARKING STANDS

Postes Stands	Départ autorisé Authorized departure	Longueur aéronef MAX ACFT MAX length	Envergure aéronef MAX ACFT MAX wingspan	Consignes Instructions
A1	A	29.87 m (Embraer ERJ 145 XR)	29,00 m (Fokker F 27-MK500)	
A2	A	26.77 m (Bombardier CRJ-100 / CL600)	22.76 m (Saab 340B+)	
A3	A	26.77 m (Bombardier CRJ-100 / CL600)	22.76 m (Saab 340B+)	
A4	A	14.40 m (Cessna Citation CJ2+)	16.61 m (Beechcraft Super King Air 200)	
A5	A	17.15 m (Dassault Falcon 20)	17.00 m (Cessna Citation Excel)	
A6	A	17.15 m (Dassault Falcon 20)	17.00 m (Cessna Citation Excel)	
B1	P/A	47,32 m (B757-200)	43,89 m (A310)	Départ autonome uniquement avec guidage de l'assistance. <i>Independent departure only with assistance guidance.</i>
B2	P/A	44,50 m (A321-Neo)	36 m (A321 - Neo/739)	Départ autonome uniquement avec guidage de l'assistance. <i>Independent departure only with assistance guidance.</i>
B3	P/A	44,50 m (A321-Neo)	36 m (A321 - Neo/739)	Départ autonome uniquement avec guidage de l'assistance. <i>Independent departure only with assistance guidance.</i>
B4	P/A	39,10 m (CRJ-1000)	28,40 m (DASH 8-400)	Départ autonome uniquement avec guidage de l'assistance. <i>Independent departure only with assistance guidance.</i>
C2	P	44,50 m (A321-Neo)	36 m (A321 - Neo/739)	
C3	P	44,50 m (A321-Neo)	36 m (A321 - Neo/739)	

area chart

← . - . - . 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) Whichever is higher

① TMA 31 MONTPELLIER	⑩ 1000 ASFC/2500(1) - 4500
② TMA 4.1 MONTPELLIER	⑪ 4500 - FL 075
③ TMA 13 MONTPELLIER	⑫ 2500 - FL 075
④ TMA 14 MONTPELLIER	⑬ 1000 ASFC/1500(1) - FL 115
⑤ TMA 15 MONTPELLIER	⑭ 1000 ASFC/2000(1) - FL 115
⑥ TMA 16 MONTPELLIER	⑮ 4000 - FL 115
⑦ TMA 17 MONTPELLIER	⑯ FL 055 - FL 115
⑧ TMA 18 MONTPELLIER	⑰ 1000 ASFC/3000(1) - FL 115
⑨ TMA 19 MONTPELLIER	⑱ 1000 ASFC/3500(1) - FL 115
⑪ TMA 20 MONTPELLIER	⑲ 4000 - FL 065 FL 065 - FL 115
⑫ TMA 21 MONTPELLIER	⑳ 3500 - FL 115
⑬ TMA 22 MONTPELLIER	㉑ FL 065 - FL 115
⑭ TMA 23 MONTPELLIER	㉒ FL 085 - FL 115
⑮ CTR PERPIGNAN	㉓ SFC - 1000 ASFC/2000(1)

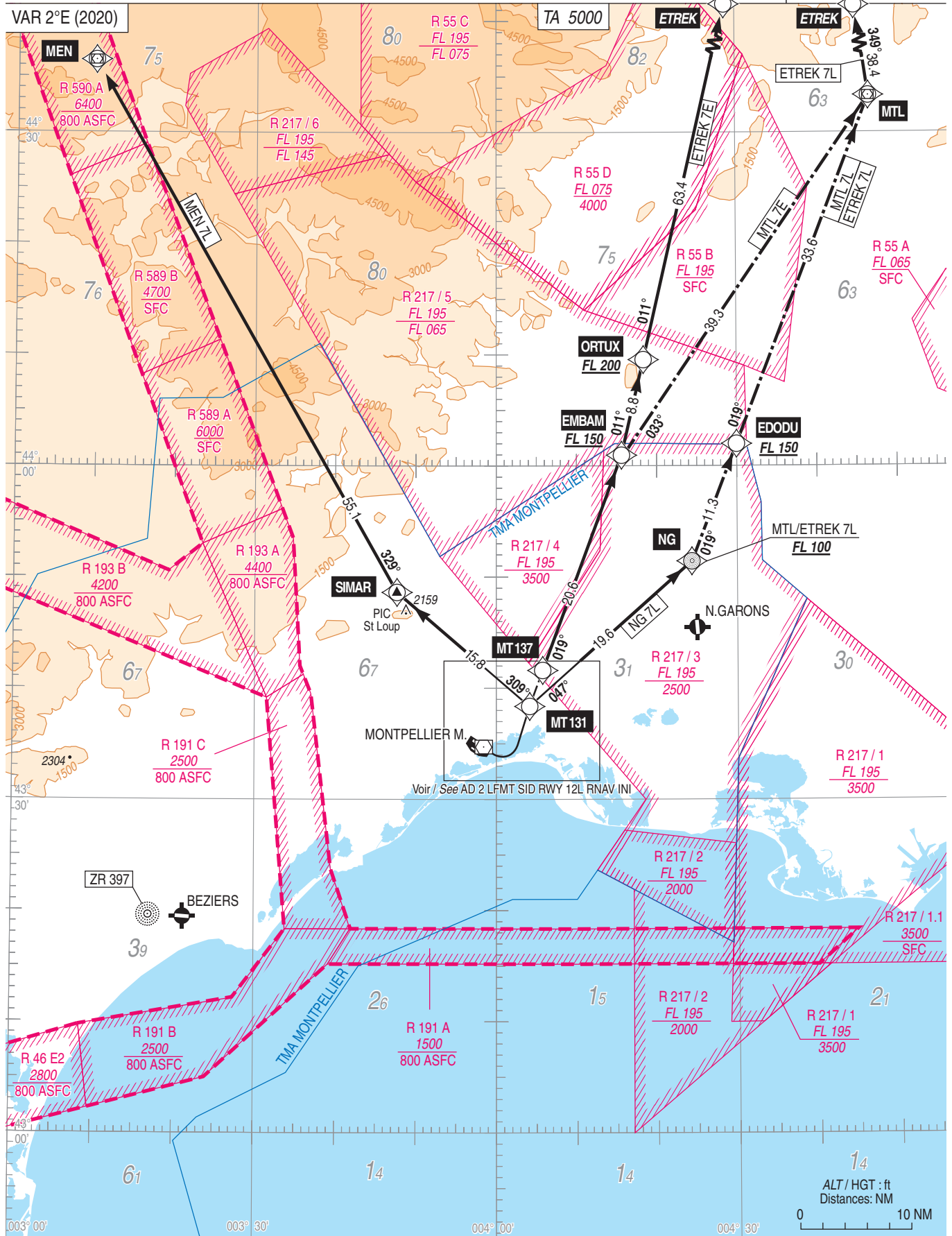
MONTPELLIER MEDITERRANEE
SID RNAV NORD RWY 12L
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

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)



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

SID RNAV NORD RWY 12L			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1 GNSS ou / or DME/DME* (* IRU requis / required).		
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. <i>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.</i> - 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 7L	Monter dans l'axe. A 520 ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis SIMAR et MEN. <i>Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then SIMAR and MEN.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à 2000 ft puis 6,5 % MNM jusqu'au FL 70. <i>ATS Slope : 7.5 % MNM up to 2000 ft then 6.5 % up to FL 70.</i>
NG 7L	Monter dans l'axe. A 520 ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis NG. <i>Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then NG.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à 2000 ft puis 6,5 % MNM jusqu'au FL 70. <i>ATS Slope : 7.5 % MNM up to 2000 ft then 6.5 % up to FL 70.</i>
ETREK 7E	Monter dans l'axe. A 520 ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis MT137, EMBAM, ORTUX et ETREK. <i>Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then MT137, EMBAM, ORTUX and ETREK.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL200. FL150 MNM à EMBAM. FL200 MNM à ORTUX. <i>ATS slope : 9 % MNM up to FL200. FL150 MNM at EMBAM. FL200 MNM at ORTUX.</i>
MTL 7E RFL < 195 (1)	Monter dans l'axe. A 520 ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis MT137, EMBAM et MTL. <i>Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then MT137, EMBAM and MTL.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL150. FL150 MNM à EMBAM. <i>ATS slope : 9 % MNM up to FL150. FL150 MNM at EMBAM.</i>
ETREK 7L (2)	Monter dans l'axe. A 520 ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis NG, EDODU, MTL et ETREK. <i>Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then NG, EDODU, MTL and ETREK.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU. FL100 MNM à NG. FL150 MNM à EDODU. <i>ATS Slope : 7.5 % MNM up to EDODU. FL100 MNM at NG. FL150 MNM at EDODU.</i>
MTL 7L FL145<RFL<FL195 (2)	Monter dans l'axe. A 520 ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis NG, EDODU et MTL. <i>Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then NG, EDODU and MTL.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU. FL100 MNM à NG. FL150 MNM à EDODU. <i>ATS Slope : 7.5 % MNM up to EDODU. FL100 MNM at NG. FL150 MNM at EDODU.</i>

(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.

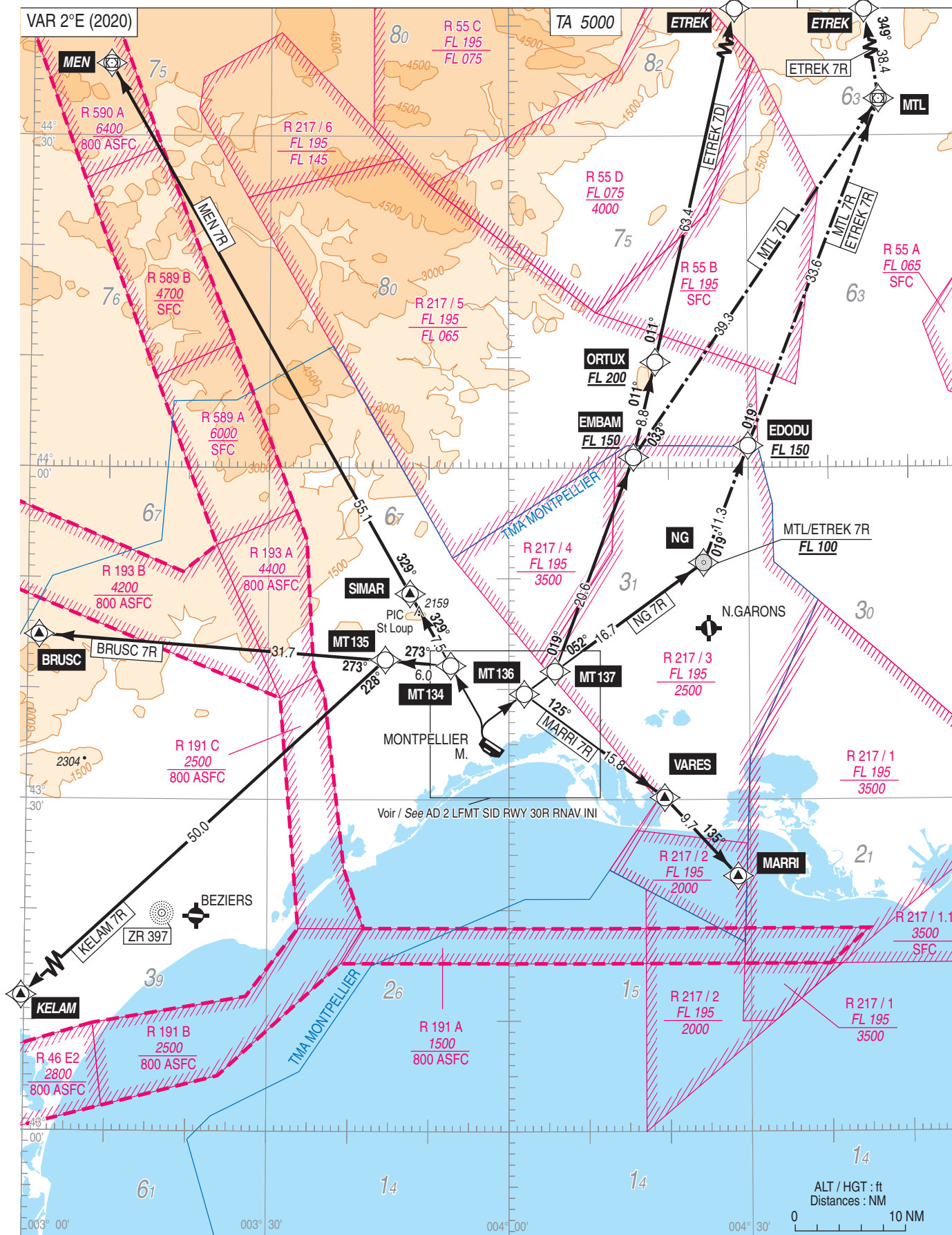
(2) Sur autorisation du CTL, uniquement hors activité CTA Rhône 3, 4 et 5 et LF-R217 associées.
CTL authorization required, only outside CTA Rhône 3, 4 and 5 and related LF-R217 activity.

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)



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	RNAV 1 GNSS ou / or DME/DME* (* IRU requis / required).		
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 %. <i>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.</i> <i>- If not possible the pilot must advise control at the run up request.</i> <i>- 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 %</i>		
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 7R	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre au plus tôt route 329° vers MT134 puis MT135 et BRUSC. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join ASAP route 329° to MT134 then BRUSC.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL070. ATS Slope : 6.5 % MNM up to FL070.
MEN 7R	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. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join ASAP route 329° to MT134 then MEN.</i> <i>Minimal theoretical climb gradient : 4.5 % up to MT134 then 3.3 %.</i> <i>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</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL070. ATS Slope : 6.5 % MNM up to FL070.
KELAM 7R	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre au plus tôt route 329° vers MT134 puis MT135 et KELAM. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join ASAP route 329° to MT134 then MT135 and KELAM.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL070. ATS Slope : 6.5 % MNM up to FL070.
NG 7R	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis NG. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then NG.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL070. ATS Slope : 6.5 % MNM up to FL070.
MARRI 7R	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis VARES et MARRI. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then VARES and MARRI.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL070. ATS Slope : 6.5 % MNM up to FL070.
ETREK 7D	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis MT137, EMBAM, ORTUX et ETREK. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then MT137, EMBAM, ORTUX and ETREK.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL200. FL150 MNM à EMBAM. FL200 MNM à ORTUX. ATS Slope : 9 % MNM up to FL200. FL150 MNM at EMBAM. FL200 MNM at ORTUX.

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

SID RNAV RWY 30R			
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
MTL 7D RFL < FL195 (1)	Monter dans l'axe. A 500 ft AAL tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis MT137, EMBAM et MTL. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then MT137, EMBAM and MTL.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL150. FL150 MNM à EMBAM. ATS Slope : 9 % MNM up to FL150. FL150 MNM at EMBAM.
ETREK 7R (2)	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis NG, EDODU, MTL et ETREK. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then NG, EDODU, MTL and ETREK.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU. FL100 MNM à NG. FL150 MNM à EDODU. ATS Slope : 7.5 % MNM up to EDODU. FL100 MNM at NG. FL150 MNM at EDODU.
MTL 7R FL145 < RFL < FL195 (2)	Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à right pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis NG, EDODU et MTL. <i>Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then NG, EDODU and MTL.</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU. FL100 MNM à NG. FL150 MNM à EDODU. ATS Slope : 7.5 % MNM up to EDODU. FL100 MNM at NG. FL150 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.

AD 2 LFBR.17

Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
RMZ MURET 1 43°26'32"N , 001°10'27"E - 43°29'31"N , 001°12'48"E - 43°28'38"N , 001°15'30"E - 43°26'59"N , 001°20'30"E - 43°24'20"N , 001°20'14"E - 43°23'41"N , 001°18'15"E - 43°26'32"N , 001°10'27"E	G	2400ft AMSL ----- SFC	TWR MURET Tour (FR) MURET Tower (EN)	HOR ATS MURET MURET ATS SKED
RMZ MURET 2 43°26'32"N , 001°10'27"E - 43°29'31"N , 001°12'48"E - 43°28'38"N , 001°15'30"E - 43°26'59"N , 001°20'30"E - 43°24'20"N , 001°20'14"E - 43°23'41"N , 001°18'15"E - 43°26'32"N , 001°10'27"E	E	3000ft AMSL ----- 2400ft AMSL	TWR MURET Tour (FR) MURET Tower (EN)	HOR ATS MURET Lorsqu'elle est active, la RMZ MURET 2 coexiste avec la partie de la TMA TOULOUSE avec laquelle elle interfère. MURET ATS SKED When active, RMZ MURET 2 coexists with the TMA TOULOUSE part which it interferes with.

AD 2 LFBR.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
TWR	MURET Sol (FR) MURET Ground (EN)	121.750 MHz	HX	
TWR	MURET Tour (FR) MURET Tower (EN)	123.200 MHz	HO	
VDF	MURET Gonio (FR) MURET Homer (EN)	123.200 MHz	HX	
ATIS	MURET (FR) MURET (EN)	124.580 MHz	HO	TEL : 05 34 46 08 36

AD 2 LFBR.19

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied <i>Root ALT</i>	Portée <i>Coverage</i>	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation <i>Location</i>	
NDB	MUT	350 kHz	H24	43°28'47.3"N 001°10'53.6"E	774 ft	25NM		300°/3,7NM THR 12	

AD 2 LFBR.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 ORGANISMES DE LA CA

Voir AD 2 LFBO.

20.1 ATC

See AD 2 LFBO.

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

Voir AD 2 LFBO.

20.2 ALTIMETER SETTING

See AD 2 LFBO.

20.3 MANOEUVRES AU SOL

Pistes non revêtues inutilisables après fortes pluies.

Aire de manoeuvre partiellement visible du contrôle aérien.

De nuit, ou si RVR < 800 m :

- un seul mouvement à la fois sur l'aire de manoeuvre,
- le point d'attente est alors la ligne de sécurité blanche délimitant les aires de trafic et les voies de circulation.

20.3 GROUND HANDLING

Unpaved RWY not available after heavy rain.

Manoeuvring area only partly visible from ATC.

At night, or when RVR < 800 m :

- only one movement at a time on the manoeuvring area,
- the holding point is then the white safety line marking the border between aprons and taxiways.

AD 2 LFMN.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 MANOEUVRES AU SOL

20.3.1 Généralités

ALT moyenne des PRKG : 16 ft

Il est recommandé aux équipages d'appareils de code de lettre E, en particulier d'A340-600, de B777-300 ou d'A380, d'adopter une poussée réduite (moteurs extérieurs pour l'A380) durant la mise en route et de rouler à vitesse réduite sur les voies situées au nord du TWY U ainsi que sur les entrées des postes avions qui leur sont désignés. Il est également recommandé de rouler avec précaution dans les virages et d'utiliser la technique de l'over-steering, car les jonctions et intersections des voies de circulation suivantes : Y/H2 et entre la piste 04L/22R et la voie de circulation H2 n'offrent pas de résistance suffisante pour l'exploitation d'avions de type code F. Les virages piste 04L/22R vers A2/B2/C2/G2 et inversement ne sont pas autorisés en fonctionnement nominal.

Présence de marges réduites sur les taxiways situés au nord de U (U exclus). En conséquence :

- sur les portions rectilignes de ces taxiways : limitation de la vitesse de roulage à 30 km/h (17 kt).

- sur les portions courbes de ces taxiways : limitation de la vitesse des avions à 18 km/h (10 kt) et recommandation pour les pilotes d'avion d'envergure supérieure à 36 m de réaliser une manœuvre de type over-steering.

Pour le roulage de l'A380 (voir carte AD 2 LFMN GMC 02) il est signalé que les marges en bout d'aile, en sortie du poste 2B (après repoussage) sont réduites à 5.5 m.

Envergure MAX de 52 m sur le TWY T entre le TWY C et le TWY F.

Avion type code F, suivre axe décalé bleu sur TWY U entre H1 et J1.

Compte tenu de l'exiguïté de l'aire de mouvement de l'aérodrome Nice Côte d'azur située à proximité de la mer, les aménagements suivants sont présents dans la bande de piste 04R/22L dans sa partie Sud et dans la bande de la voie de circulation V :

- côté seuil 22L, la rive maritime se trouve à 90 m de l'axe de piste sur une longueur de 565 m de bande ;
- la rive nord du port RFFS est à 102 m de l'axe de piste sur la totalité de la longueur du bassin (400 m) ;
- la digue maritime se situe dans la bande de la voie de circulation V à 35 m de l'axe de la voie de circulation ;
- Les fossés sont situés dans les bandes de piste 04L/22R et 04R/22L à plus de 75 m de l'axe des pistes.

En raison de l'exploitation en doublet inversé, les distances de roulage au départ sont courtes entre certains postes de stationnement avions et les points d'attente de la piste nord 04L/22R, points d'attente d'une piste active à l'atterrissage. Cette proximité génère des risques d'incursion par des aéronefs débutant le roulage, cela malgré le renforcement de la phraséologie et de la signalétique diurne et nocturne des intersections.

De nuit le TWY A3 n'est pas utilisable pour un départ de la piste 04R.

Les TWY EB et EF ne sont roulables que dans le sens de la sortie de piste 04R-22L.

20.3.2 Gestion de l'aire de trafic

Voir carte AD 2 LFMN GMC 01, 02, 03, 04 et 05.

20.3.3 Utilisation des postes de stationnement

Voir carte AD 2 LFMN APDC 01 et 02

Certains postes au contact sont équipés de mires de guidage à destination des pilotes.

L'entrée d'un avion sur un poste de stationnement ne peut s'effectuer qu'avec l'assistance d'un placeur (et d'un système de guidage visuel pour l'accostage, si le poste en est équipé).

En l'absence de placeur, l'avion devra alors maintenir sa position sur l'axe de la voie de circulation en amont de la ligne d'axe d'entrée en poste en le signalant au contrôle et en demandant l'assistance nécessaire.

Consignes particulières d'utilisation des postes de stationnement disponibles auprès du gestionnaire d'aéroport : <https://cdm.nce.aero>

20.3.4 Piste

Il est rappelé aux pilotes qu'une clairance explicite pour traverser ou pénétrer la piste (04L/22R) devra être délivrée par l'ATC. En l'absence de cette clairance, l'équipage doit impérativement s'arrêter avant les

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 PROCEDURES

20.3.1 General Information

Mean altitude of PRKG : 16 ft

It is recommended to crews of ACFT code E type, particularly A340-600, B777-300 and A380, to use idle thrust (outer engines for A380) during startup and taxiing at reduced speed on TWY north of TWY U and on entrances to allocated ACFT stands. It is also recommended to taxi with caution in the curves and use the over steering technique, because the junctions and the intersections of the following taxiways : Y/H2 and between the runway 04L/22R and the taxiway H2 do not offer enough resistance for the operation of code F planes. TWY turns from 04L/22R RWY to A2/B2/C2/G2 are not allowed in standard operations.

Shorter separation distances on taxiways located to the North of U (U excluded). Hence, on these taxiways :

- on straight portions : limitation of taxiing speed to 30 km/h (17 kt).

- on curved portions : limitation of taxiing speed to 18 km/h (10 kt) and advice for pilots with planes wingspan greater than 36 m to carry out an over-steering maneuver.

Concerning taxiing of A380 (see chart AD 2 LFMN GMC 02), it is reported that margins at wing tip, way out from stand 2B (after towing) are reduced to 5.5 m.

TWY T MAX span 52 m between TWY C and TWY F.

ACFT code F type, follow blue axis offset on TWY U between H1 and J1.

Considering the exiguity of movement area of the aerodrome Nice Côte d'Azur situated near the sea, the following arrangements are present in the 04R/22L RWY strip in its southern part and in the TWY V strip :

- threshold-side 22L, the maritime bank is at 90 m from RWY axis on a length of 565 m of the strip ;
- the North bank of the harbour RFFS is at 102 m from RWY axis on all of the length of the pond (400 m) ;
- the maritime dyke is located in the TWY V strip at 35 m from TWY axis ;
- ditches are situated in the RWY 04L/22R and 04R/22L strips more than 75 m from RWY axis.

The landing runway must be crossed before reaching take off threshold 04R or 22L. Short taxiing distances from certain stands to RWY 04L/22R holding points can generate runway incursion risk despite reinforced phraseology and day/night illuminated markings.

TWY A3 cannot be used at night for departure RWY 04R.

TWYs EB and EF are exit only taxiways, from RWY 04R-22L.

20.3.2 Apron management

See AD 2 LFMN GMC 01, 02, 03, 04 and 05.

20.3.3 Use of parking stands

See AD 2 LFMN APDC 01 and 02.

Some ACFT stands have Visual Docking Guidance Systems (VDGS).

Pilots can enter a stand only if instructed to by the marshaller (and the VDGS if operational).

Without the marshaller on the stand, the ACFT should hold position on the TWY/taxilane centerline ahead of the parking stand lead-in line and notify Ground Movement Control to request assistance.

Apron stand special operating instructions available from the airport operator: <https://cdm.nce.aero>

20.3.4 Runway

Before crossing runway (04L/22R) an explicit clearance to cross or enter any RWY shall be issued by ATC. If no such clearance is received, pilot must stop before holding position marking.

marques des points d'attente.

20.3.5 Atterrissage RWY 04L ou 04R

Lorsque l'approche en service est l'ILS ou LOC 04L/R :

Pour protéger les aires critiques des LOC et sauf nécessité opérationnelle, il est demandé :

- aux aéronefs de code E et F atterrissant en 04L, de sortir au plus tard par la bretelle G1 ;
- aux aéronefs de code A et D atterrissant en 04L, de sortir au plus tard par la bretelle H1 ;
- aux aéronefs atterrissant en 04R, de sortir au plus tard par la bretelle EY ;
- en cas de sortie exceptionnelle au-delà de ces voies, d'en aviser dès que possible le contrôle.

Il est recommandé aux équipages des A380 d'utiliser la fonction Break To Vacate (BTV) de l'avion pour sortir au plus tôt de la piste 04L à l'atterrissage (respectivement 04R). Il est porté à la connaissance des équipages en approche ILS derrière un A380 de la potentielle perturbation temporaire du signal de l'ILS, en cas de sortie de cet aéronef via H1 ou J1 (H3 dans le cas de la piste 04R).

En condition ILS, la traversée de la piste nord par les aéronefs de code D, E et F, se fait par le TWY C1.

La traversée de la piste Nord par les aéronefs au départ de la piste Sud se fait de préférence par TWY A1, sauf lorsque la procédure ILS est en service où le croisement se fera de manière préférentielle par TWY C1.

20.3.6 Atterrissage RWY 22R

Pendant la saison aéronautique été IATA, l'exploitation du parking KILO pourrait conduire à ce que l'empennage de certains jets d'affaires positionnés sur la zone Sud-Est du parking KILO (à droite du STOP ENGINE), perce de moins d'un mètre la surface d'approche de la piste 22R (telle que définie dans la CS-ADR-DSN.J475(b), table J-1 colonne 8) : sur les périodes suivantes :

- du jeudi 10 heures UTC au lundi 10 heures UTC :
- lors des événements particuliers et programmés (MIPIM, Festival International du Film de Cannes, Grand Prix de Formule 1 de Monaco, Festival de la plaisance de Cannes Monaco Yacht Show, liste non exhaustive), pendant toute leur durée
- lors d'événements particuliers non programmés pendant toute leur durée,
- en cas de saturation prévue de la plateforme.

20.3.7 Exploitation monopiste 04L

Le TWY U entre les TWY B et A ainsi que le point d'attente A1 interférant avec l'aire critique du GP NI 04L, les conditions d'exploitation suivantes seront mises en oeuvre par le service du contrôle :

En cas de procédure ILS 04L, le point d'attente B1 est utilisé pour l'alignement des aéronefs de code A, B et C au départ pouvant accepter une distance déclarée au décollage de 2207 mètres.

Le point d'attente A1 est utilisé pour l'alignement des autres aéronefs. L'alignement sera fonction des aéronefs établis sur le Glide en approche (risque d'attente).

20.4 ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES

20.4.1 Vols d'entraînement

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

Les vols d'entraînement des aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 5,7 t sont interdits tous les jours, entre 1100 et 1300, heures locales.

20.4.2 Hélicoptères

Présence de deux FATO recevant un trafic important au sud de la plateforme. Elles sont situées à 300 m environ au sud de l'axe de piste 04R/22L.

Présence d'une barre rouge de trouée unique en exploitation bi-FATO sur MS en QFU 043° et ME en QFU 223°.

20.4.3 ULM - Planeurs - Dirigeables - Ballons habités - Banderolles

Ces vols en CTR ne s'effectuent que sur itinéraire publié.

Ces vols sont interdits à l'atterrissage et au décollage sur l'aéroport de Nice sauf en cas d'urgence.

20.3.5 Landing RWY 04L or 04R

When the approach in use is ILS or LOC 04L/R :

To protect critical areas of LOC and except for operational needs, it is requested that :

- code E and F ACFT landing in 04L, exit no further than TWY G1 ;
- code A and D ACFT landing in 04L, exit no further than TWY H1 ;
- all ACFT landing in 04R, exit no further than TWY EY ;
- in the event of an exceptional exit beyond these TWY, notify ATC as soon as possible.

It is recommended to A380 crew to use the function Break To Vacate (BTV) of the ACFT to leave as soon as possible the RWY 04L at landing (04R respectively). Crew are informed of potential temporary perturbation of the signal ILS with an ILS approach behind a A380, in case of leaving of this ACFT via H1 or J1 (H3 for RWY 04R).

In ILS condition, crossing of the northern RWY by code D, E and F ACFT is done via TWY C1.

Crossing of the northern RWY by departing aircraft from the southern RWY is done preferentially via TWY A1, except when ILS approach is in service and then crossing is done preferentially via TWY C1.

20.3.6 Landing RWY 22R

During aeronautical season summer IATA, the operation of parking KILO could lead to a situation in which the empennage of some business jets, parked on the South-East zone of the apron KILO (Right of the STOP ENGINE), exceeds of less than a meter the approach surface of RWY 22R (as defined in the CS-ADR-DSN.J475(b) table J-1 column 8) on the following periods :

- from THU 1000 UTC till MON 1000 UTC :
- during particular and scheduled events (MIPIM, Cannes international film festival, Monaco Formula 1 Grand Prix, festival of sailing of Cannes Monaco Yacht Show, non-exhaustive list), during all their duration
- during particular and non-scheduled events during all their duration,
- In case of saturation planned by the airport.

20.3.7 Use of single runway 04L

Because the TWY U between TWY B and A, as well as holding point A1, interfere with GP NI 04L critical area, the following operating conditions will be applied by ATC :

In case of ILS 04L procedure, holding point B1 is used for lining up departing code A, B and C ACFT which can afford a 2207 m declared take-off distance.

Holding point A1 is used for lining up other ACFT. Line-up depends on ACFT approaching established on GP (possible delay).

20.4 SPECIAL ACTIVITIES

20.4.1 Training flights

Training flights of aircraft with a maximum take-off weight exceeding 5,7 t, are prohibited.

Trainings flights of aircraft with a maximum take-off weight of less than or equal 5,7 t, are prohibited every day, between 1100 and 1300, local time.

20.4.2 Helicopters

To the South of the field there are two FATO that has high traffic density. They are located 300 m South of the 04R/22L centreline.

There are 5 red single funnel lights used in dual FATO mode on MS when in QFU 043° and on ME when in QFU 223°.

20.4.3 ULM - Gliders - Airships - Hot-air balloons - Banners

These flights within CTR are performed only on a published route.

These flights are prohibited for landing and take-off on Nice airport except for emergency.

22421 Les itinéraires normalisés de départ aux instruments figurent sur les cartes AD 2 LFMN SID. Sauf autorisation contraire de l'approche, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.

22422 Départs RNAV

La spécification de navigation requise est la RNAV 1.

Les aéronefs avec panne de GNSS doivent posséder l'INS pour utiliser les SID 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 "Automatic runway update") ou manuelle. Les SID "A" ou "X" sont préférentiels. Les SID "C", "Z" et "P" (haute performance) sont sur demande au PREVOL.

En l'absence de la capacité "RNAV" requise, le pilote doit s'annoncer "Non RNAV" à la demande de mise en route.

22423 Phraséologie

Les éléments de phraséologie figurent de manière complète dans le document OACI Doc 7030/4, § 18.8 et OACI Doc 4444, § 12.3.1.14. Si une procédure de départ ou d'arrivée RNAV, qui a été assignée, ne peut être acceptée par le pilote, le pilote informera immédiatement l'ATC par l'utilisation de la phrase suivante : IMPOSSIBLE DEPART (ou ARRIVEE) CAUSE (raison).

En cas de dégradations des performances de navigation de l'aéronef ou de panne, le pilote informera l'ATC par l'utilisation de la phrase suivante : IMPOSSIBLE RNAV (CAUSE).

22424 Particularités départ

Alignement et décollage : après clearance d'alignement et/ou décollage, ces opérations doivent être effectuées aussi vite que possible. Décollage 22 : l'attention des pilotes est attirée sur la possibilité de mouvements simultanés d'hélicoptères utilisant l'hélistation.

Suivi de la trajectoire de départ initial et des altitudes publiées impératif.

22.4.3 Départ omnidirectionnel

Pour optimiser la gestion des départs et pour l'usage des vols non capables RNAV 1, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clearance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné ou le point de sortie de la CTA / TMA prévu au plan de vol.

22.4.4 Vols non capables RNAV 1

Le pilote d'un aéronef non capable de suivre un SID RNAV 1 doit appliquer la procédure suivante : Préciser PLN case 15 : DCT XXXXX (point de sortie CTA / TMA correspondant à un SID RNAV publié). Il doit le signaler au PREVOL et s'attendre à un départ omnidirectionnel (voir 4.3) suivi d'un guidage radar vers le point choisi. Ne pas faire de demande de clearance par ACARS.

22.4.5 Vols à destination de Cannes (LFMD) ou St Tropez (LFTZ) :

Ne pas faire de demande de clearance par ACARS

Écrire dans la case 15 du FPL :

- à destination de Cannes : DCT OBOTA

- à destination de St Tropez : DCT STP

22.5 ITINÉRAIRES DE TRANSIT

Les itinéraires de transit sont définis sur la carte AD 2 LFMN ARC. Les transits ne sont pas autorisés dans la CTA et dans la TMA en dessous du FL 140 à l'exception de l'AWY A3.

22.6 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

22.6.1 Départ

En VMC : à l'intérieur de la TMA, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

En IMC :

SID : respecter l'itinéraire normalisé de départ aux instruments en se conformant aux spécifications fixées et en maintenant le niveau assigné jusqu'à la sortie de la CTA / TMA. Poursuivre ensuite le vol selon le plan de vol en vigueur.

Départ omnidirectionnel : monter jusqu'au FL100 au cap spécifié puis faire route sur le premier point de la route planifiée en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

Note : dans le cas où le dernier niveau assigné ne serait pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

22421 The Standard Instrument Departure Routes are shown on charts AD 2 LFMN SID. Except otherwise cleared by the Approach Center, aircraft shall comply with the requirements specified for each SID. If it is not possible, the pilot shall inform the ATC unit on the first contact.

22422 RNAV Departures

The required navigation specification is RNAV1.

ACFT without GNSS device must have an INS to be able to use SID RNAV.

In this case, the crew must be sure before lining-up, that the precision of the position provided by the navigation system is better than 0.17 NM in comparison with a known position (ex. runway threshold). This may be done by means of the function "automatic runway update" or done manually. SID named with letter "A" and "X" are preferential. SID named with letter "C", "Z" and "P" (high performance) are on pilot's request at DELIVERY.

In the absence of the required RNAV capacity, the pilot should announce "Non RNAV" at the requested start up.

22423 Phraseology

All relevant phraseology can be found in the OACI document Doc 7030/4, § 18.8 and OACI Doc 4444, § 12.3.1.14. If the RNAV departure or arrival procedures which were assigned cannot be accepted by the pilot, the pilot shall immediately inform the ATC using the following: DEPARTURE (or ARRIVAL) IMPOSSIBLE DUE (reason).

In case of damage to the navigational performance of the aircraft or of failure, the pilot shall inform ATC using the following: UNABLE RNAV (DUE).

22424 Specificities on departure

Line-up & Take-off clearances : on receipt of line-up or take-off clearances, pilots should ensure, commensurate with safety, that they are able to proceed expeditiously.

Take-off 22: pilot's attention is drawn to the possibility of simultaneous movement of helicopters using the helipad.

Strictly follow the initial departure flightpath and the published altitudes.

22.4.3 Multidirectional departure

To optimize the management of the departures or if not RNAV 1 capable, there is a published multidirectional departure which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID or the CTA / TMA exit point specified on FPL.

22.4.4 Flights not RNAV 1 capable

If not RNAV 1 capable, the pilot must comply with the following procedure : Write in FPL item 15 : DCT XXXXX (one of the exit point of a published RNAV SID from LFMN). He must advise DELIVERY and expect a multidirectional departure (see 4.3) followed by radar vectoring. Do not use ACARS for departure clearance.

22.4.5 Flights with destination to Cannes (LFMD) or St Tropez (LFTZ) :

Do not use ACARS for departure clearance.

Write in FPL item 15 :

- to Cannes : DCT OBOTA

- to St Tropez : DCT STP

22.5 TRANSIT ROUTES

The transit routes are defined on chart AD 2 LFMN ARC. Transit flights are not authorized in the CTA and the TMA below FL 140 except AWY A3.

22.6 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

22.6.1 Departure

In VMC : within the TMA, fly back and land on the departure aerodrome.

In IMC :

SID : follow the Standard Instrument Departure Route and comply with the specified requirements, maintaining the assigned level until leaving the CTA / TMA. Then continue the flight according to the current flight plan.

Multidirectional departure : climb up to FL 100 along specified heading, then fly towards the first point of the planned route climbing up to the minimum en route safety altitude.

Note : if the last assigned level is not consistent with the minimum safety altitude, climb to the cruising level.

22.6.2 Arrivée

- Suivre la STAR PLN ou autorisée. En cas de guidage radar rejoindre la STAR initiale.
- Respecter les contraintes de niveau et de vitesse publiés.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau de vol assigné pour lequel il y a eu accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut le niveau le plus élevé de l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
. HAP,
. Heure d'entrée dans l'attente plus 10 minutes.
- Puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'au FL 080 (IAF MUS) ou FL 070 (IAF NERAS).
- Quitter l'IAF à ce niveau pour entreprendre la procédure d'approche connue ou estimée jusqu'à l'atterrissage.

Panne suivie d'une API

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

Procédure de dégagement de la CTA / TMA (procédure obligatoire au terme de la seconde tentative d'approche) : effectuer la procédure API jusqu'à NERAS puis quitter à 3000 ft la TMA NICE sur le R 117 AZR (RM 117°) pour rechercher les conditions VMC sur la Méditerranée.

22.6.2 Arrival

- Follow the authorized or PLN STAR. In case of radar guidance, proceed to the initial STAR.
- Observe the published flight level and speed requirements.
- Proceed to the IAF at the last assigned level that was acknowledged, if this level is available in the holding pattern, otherwise at the highest level in the holding pattern.
- stay in the holding pattern at this level until the latest time of the following :
. EAT,
. Arrival time in the holding pattern plus 10 minutes.
- Then descent in the holding pattern to FL 080 (IAF MUS) or FL 070 (IAF NERAS).
- Leave the IAF at this level to perform the known or estimated approach procedure until landing.

Failure followed with API

Carry out the CTA / TMA clearing procedure or the missed approach procedure to NERAS for a new approach from this point.

CTA / TMA clearing procedure (mandatory procedure after the second missed approach): carry out the API procedure to NERAS then leave at 3000 ft the NICE TMA, on R 117 AZR (MAG 117°) and attempt to fly VMC over the Mediterranean sea.

AD 2 LFMN.23

Renseignements supplémentaires Additional information

23.1 AÉRODROMES VOISINS

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

Conditions météorologiques d'approche à vue

- Pour les aéronefs multimoteurs et de jour :

La poursuite du vol en passant à l'application des règles de vol à vue (VFR) dans la région de contrôle (CTA), dans la région de contrôle terminal (TMA) de Nice ou dans la zone de contrôle (CTR) de Cannes est interdite.

Les clairances d'approche à vue ne peuvent être accordées que lorsque les conditions météorologiques dont dispose CANNES TOUR font état d'une visibilité horizontale égale ou supérieure à 5 km et d'une hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 750 m (2500 ft).

Les approches à vue ne sont pas autorisées lorsque NICE Approche n'a pas connaissance des données météorologiques. En particulier, hors HOR ATS de CANNES, les approches à vue sont interdites.

- Pour tous les aéronefs et de nuit :

Seule la piste 35 est utilisable pour les atterrissages de nuit à CANNES. Les autorisations d'approche à vue ne peuvent être accordées que lorsque les conditions météorologiques dont dispose CANNES TOUR font état d'une visibilité horizontale égale ou supérieure à 5 km et d'une hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 1050 m (3500 ft).

23.2.1 TRANSFERTS DE COMMUNICATION

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

23.2.2 RADIOCOMMUNICATION

Aéronefs non équipés en 8.33 KHz.

Au départ, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHz contacteront les services ATS sur la fréquence NICE TOUR 118.700 MHz.

A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHz contacteront en fonction du secteur d'arrivée, les services ATS sur la fréquence NICE Information Nord 120.850 MHz ou Sud 122.925 MHz ou Ouest 124.425 MHz.

23.3 ASSISTANCE OBLIGATOIRE

Pour des raisons de sécurité d'exploitation et de sûreté, l'assistance est obligatoire pour les vols VFR et IFR; à cet effet, il est impératif de prendre contact avec un assistant aéroportuaire (voir AD 2 LFMN.4) avant le départ du terrain d'origine.

23.4 ÉQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DE TRAFIC

Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0).

Zone de traitement : la surveillance est effective à l'intérieur des limites latérales de la CTA et de la TMA de NICE et de la portion d'espace aérien adjacent sise en FIR MILAN à l'exclusion des zones d'inhibition suivantes :

- sous FL 055 dans les limites latérales des LF-R95A,
- sous 3000 ft dans les limites latérales des TMA 7 et 8 de NICE hors LF-R95A,
- sous 2500 ft dans les limites latérales des CTR1 et 2 CANNES,
- sous 2300 ft autour de Fayence (LFMF).

Dans ces zones d'inhibition, zones où l'aéronef n'est en principe plus en fréquence avec Nice Approche, le service MSAW n'est pas rendu.

Limites latérales zone de traitement :

- CTA et TMA NICE : cf AIP ENR 2.1
- Espace adjacent : 43°57'58"N, 007°38'15"E - 44°03'19"N, 007°42'33"E
- 43°50'09"N, 008°03'13"E - 43°42'03"N, 007°50'31"E - 43°47'00"N, 007°32'00"E - Frontière italienne - 43°57'58"N, 007°38'15"E.

Limites verticales zone de traitement :

- plancher : SFC.
- plafond : FL 175.
- à proximité immédiate de l'aéroport de NICE COTE D'AZUR :
- > en QFU 04 : à l'exception de la RNP A VPT A, toutes les procédures finales sur les QFU 04 L et R sont surveillées jusqu'à 2.2 NM.

L'approche RNP A RWY 04L/R suivie de VPT A RWY 04L/R n'est pas surveillée de jour comme de nuit entre le MAPT et le seuil de piste.

-> en QFU 22 : ce service n'est pas rendu dans la CTR de NICE en dessous de 1500 pieds, sauf lorsque la RNP Z 22R/L est en service. Les

23.1 NEIGHBOURING AERODROMES

Cannes departures with Zoulou flight plan are not allowed to change to instrument flight rules (IFR) within the limits of NICE TMA and NICE CTA.

Visual approach weather conditions.

- For multi-engines aircraft and day time :

Continued flight using Visual Flight Rules in Nice Control Area (CTA), in Nice Terminal control Area (TMA) or in Cannes Control zone (CTR) is not allowed.

Visual approaches clearances may only be issued when the weather conditions notified to CANNES TWR are as follows : horizontal visibility equal to or more than 5 km and cloud base equal to or above 750 m (2500 ft).

Visual approaches should not be authorized when NICE APP is not informed of the weather conditions. Especially, out of CANNES ATS SKED, visual approaches are prohibited.

- For all aircraft and in night time :

Only RWY 35 is available for night landings at CANNES AD. Visual approach clearances may only be issued when the weather conditions notified to CANNES TWR are as follows : horizontal visibility equal to or more than 5 km and cloud base equal to or above 1050 m (3500 ft).

23.2.1 TRANSFERT OF COMMUNICATION

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.

23.2.2 RADIOCOMMUNICATION

ACFT non 8.33 KHz equipped.

On departure, ACFT not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on NICE TWR 118.700 MHz.

On arrival, unless otherwise, instructed by ATS, ACFT not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing and depending on arrival shall contact ATS on NICE Information North 120.850 MHz or South 122.925 MHz or West 124.425 MHz.

23.3 MANDATORY ASSISTANCE

For security and safety reasons, assistance is compulsory for VFR and IFR flight, therefore an airport handling facilities operator (see AD 2 LFMN.4) must be contacted before the departure airport.

23.4 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT

MSAW ground warning system (see AD 1.0).

Processing area : the MSAW monitoring is effective within the lateral limits of NICE CTA, NICE TMA and the portion of adjacent airspace in MILAN FIR excluding the following zones of inhibition :

- below FL 055 within lateral limits of LF-R95A,
- below 3000 ft within lateral limits of TMA NICE 7 and 8 outside of LF-R95A,
- below 2500 ft within lateral limits of CTR CANNES 1 and 2,
- below 2300 ft around FAYENCE AD (LFMF).

In these inhibition zones, zones where the ACFT is theoretically no more in contact with Nice Approche, MSAW service is not provided.

Lateral limits of the processing area :

- NICE CTA and NICE TMA : see AIP ENR 2.1

- Adjacent airspace : 43°57'58"N, 007°38'15"E - 44°03'19"N, 007°42'33"E

- 43°50'09"N, 008°03'13"E - 43°42'03"N, 007°50'31"E - 43°47'00"N, 007°32'00"E - Italian border - 43°57'58"N, 007°38'15"E.

Vertical limits of the processing area :

- lower limit : SFC.
- upper limit : FL 175.
- in the close vicinity of NICE COTE D'AZUR airport :
- > on QFU 04 : except for RNP A VPT A, all final approaches on QFU 04 L or R are monitored down to 2.2 NM.

RNP A RWY 04L/R approach followed by VPT A RWY 04L/R is not monitored during the day or night between MAPT and the runway threshold.

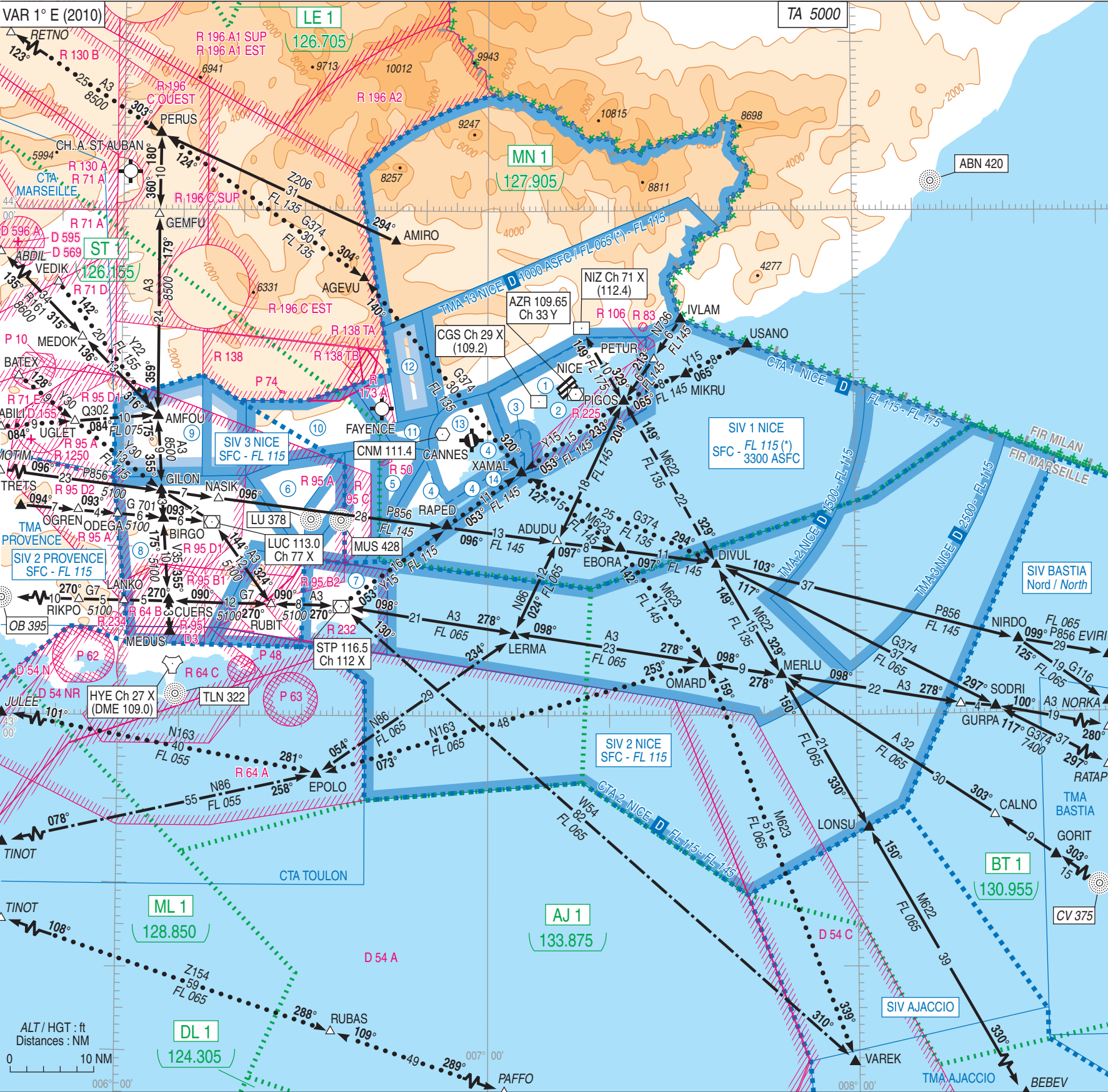
-> on QFU 22 : this service is not provided inside NICE CTR below 1500 feet, unless RNP Z 22R/L is in service. Then, final approaches RNP Z

NICE COTE D'AZUR
Carte régionale
Area chart

ACC : MARSEILLE Contrôle/Control Fréquences des secteurs/Sectors frequencies
FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

..... RNAV5
- - - - - Sur clairance du contrôle / On ATC clearance

Transit FL < 140 non autorisé à l'exception de l'AWY A3.
Transit FL < 140 non authorized except on AWY A3.



- ① TMA 1 NICE C 3500 - FL 115
- ② CTR NICE D SFC - 3500
- ③ TMA 14 NICE D 700 - 3500
- ④ TMA 4 NICE C 2500 - FL 115
- ⑤ TMA 5 NICE C 3500 - FL 115
- ⑥ TMA 6 NICE C FL 055 - FL 115
- ⑦ TMA 7 NICE D 3500 - FL 115
- ⑧ TMA 8 NICE D FL 055 - FL 115
- ⑨ TMA 9 NICE D FL 095 - FL 115
E FL 055 - FL 095
- ⑩ TMA 10 NICE D FL 075 - FL 115
- ⑪ TMA 11 NICE D FL 065 - FL 115
- ⑫ TMA 12 NICE D FL 095 - FL 115
E 1000 ASFC / FL 065 (*) - FL 095
- ⑬ CTR 1 CANNES D SFC - 2500
- ⑭ CTR 2 CANNES D 800 - 2500

(*) le plus élevé des deux niveaux
whichever is higher

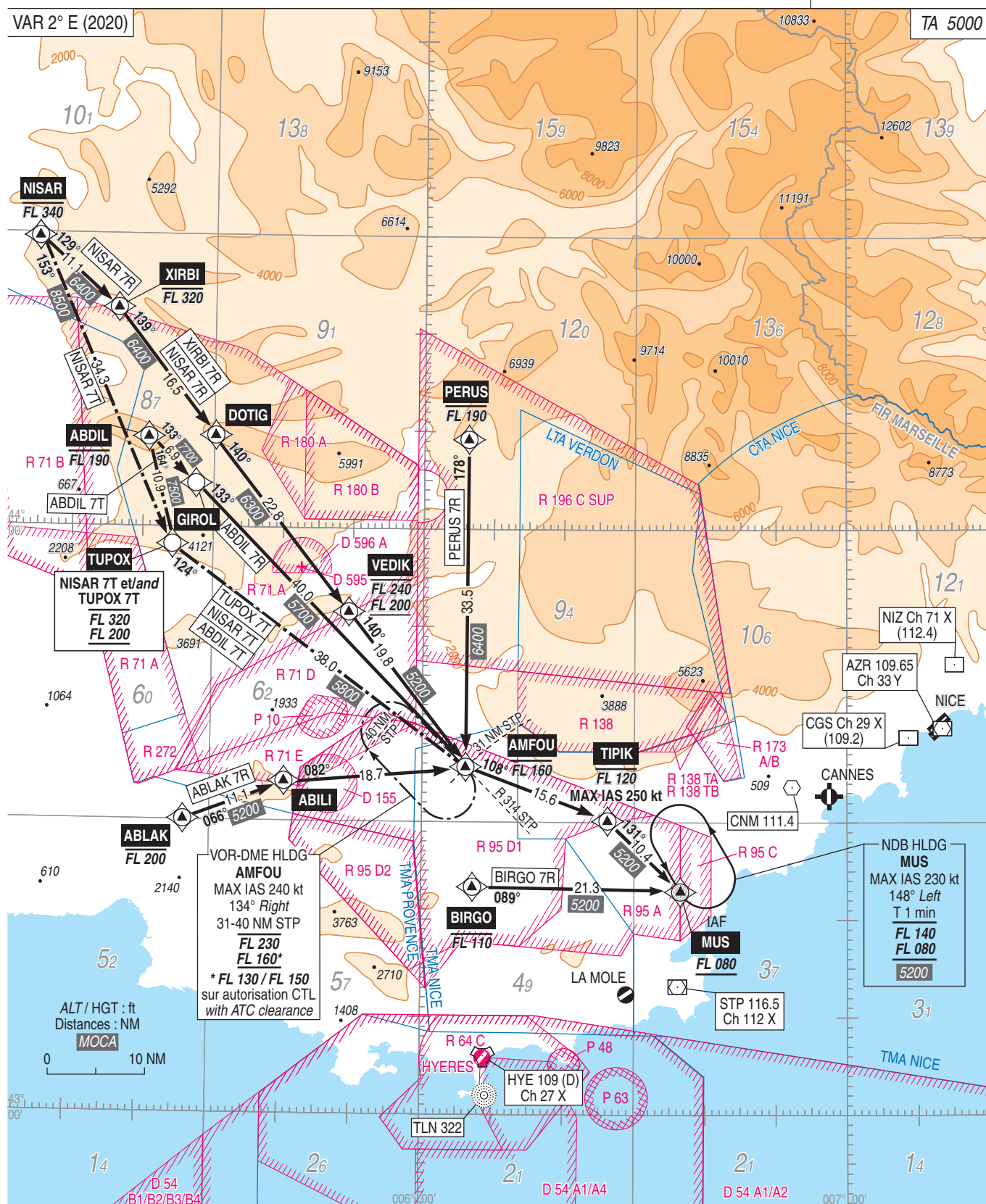
NICE COTE D'AZUR
STAR Secteur Ouest / West sector
XIRBI - TUPOX - NISAR - ABDIL - PERUS - ABLAK - BIRGO
(Protégées pour/Protected for CAT A, B, C, D)

IAF MUS

FREQ : Voir / See AD 2 LFMN COM 01

----- Sur instruction du CTL
On ATC clearance

RNAV1
GNSS seulement / only



Panne de communications :
Voir consignes particulières AD 2 LFMN.22

Radiocommunication failure:
See particular instructions AD 2 LFMN.22

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 LFBN.1

Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***LFBN - NIORT MARAIS POITEVIN**

AD 2 LFBN.2

Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Position GEO ARP Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	46°18'48"N 000°23'40"W Intersection RWY et TWY
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	4 km ESE Niort
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i> Température de référence / <i>Reference temperature</i>	201 ft
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	155 ft
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i> Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	0.35°E 2020 (0.18°)
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i> Adresse / <i>Address</i> Telephone FAX TELEX AFS	MAIRIE DE LA VILLE DE NIORT place Martin Bastard BP 516 - 79022 Niort CEDEX 05 49 78 73 27. sur Aérodrome / On AD : 05 49 24 37 22 06 15 92 37 63 (astreinte / on-call n°1). 06 86 27 86 01 (astreinte / on-call n°2). 05 49 24 18 02
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR
8	Observations / <i>Remarks</i>	contact : olivier.dupont@mairie-niort.fr

AD 2 LFBN.3

Horaires *Operational hours*

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>	
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	BORDEAUX (voir / see GEN).
5	BDP / <i>ARO</i>	
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>	H24
7	ATS	AFIS: ETE : - LUN-VEN : 0800-1800 - SAM, DIM et JF : 0900-1200, 1400-1800 HIV : LUN-VEN, sauf JF : 0800-1630 En dehors de ces HOR, PPR 2 HR TEL permanence gestionnaire. AFIS: SUM : - MON-FRI : 0800-1800 - SAT, SUN and public HOL : 0900-1200, 1400-1800 WIN : MON-FRI, except public HOL 0800-1630 Outside these SKED, PPR 2 HR AD operator on call TEL number.
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	H24 - Carte TOTAL H24 et 7/7j - espèces et CB pendant HOR AT'S ou sur PPR 2 HR TEL astreinte. H24 - TOTAL card H24 and 7/7d - cash and credit card during AT'S SKED or with PPR 2 HR via on-call TEL.
9	Services de manutention / <i>Handling</i>	
10	Sûreté / <i>Safety</i>	
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	
12	Observations / <i>Remarks</i>	GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED.

AD 2 LFBN.4

Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburants : 100LL - JET A1. Lubrifiants : NIL. Fuel : 100LL - JET A1. Lubricants : NIL.
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	Avgas : 20000 litres - disponible par gravité Jet A1 : 40000 litres - disponible par gravité (sous-pression sur demande). Avgas : 20000 liters - gravity refueling Jet A1 : 40000 liters - gravity refueling (pressure refueling on request).
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>	Possible
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	
7	Observations / <i>Remarks</i>	H24 O/R - GPU 28V disponible. Assistance obligatoire pour ACFT MTOW > 1.9 t, PPR 2 HR TEL exploitant. H24 O/R - GPU 28V available. Handling mandatory for ACFT MTOW > 1.9 t, PPR 2 HR TEL operator.

AD 2 LFBN.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
07	067 (067)	1783 x 30	25 F/C/W/U revêtue / paved		46°18'30.01"N 000°24'43.55"W ----- GUND NIL	THR : 43.89m / 144ft
25	247 (247)	1783 x 30	25 F/C/W/U revêtue / paved		46°18'52.17"N 000°23'26.62"W (46°18'50.30"N 000°23'33.12"W) ----- GUND NIL	THR : 61.26m / 201ft DTHR : 60.96m / 200ft
07L	067 (067)	682 x 80	non revêtue / not paved		46°18'43.88"N 000°24'13.58"W ----- GUND NIL	THR : 56.69m / 186ft
25R	247 (247)	682 x 80	non revêtue / not paved		46°18'52.44"N 000°23'44.15"W (46°18'50.99"N 000°23'49.61"W) ----- GUND NIL	THR : 59.44m / 195ft DTHR : 59.74m / 196ft
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
07	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
25	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
07L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
25R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 LFBN.13

Distances déclarées Declared distances

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations Remarks
07	1783	1783	1783	1783	
25	1783	1783	1783	1632	
07L	682	682	682	682	
25R	682	682	682	558	

AD 2 LFBN.14

Balisesage d'approche et de piste Approach and runway lighting

RWY ID	APCH	THR couleur colour	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur Length	Balisesage axial Centerline LGT			
						Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity
07		G							
25		G							
RWY ID	Balisesage latéral Edge lighting				Extrémité RWY end		SWY		
	Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity	Couleur Colour		Longueur Length	Couleur Colour	
07	1783 m	60 m	W	LIL	R				
25	1783 m	60 m	W	LIL	R				

AD 2 LFBN.15

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

1	ABN IBN	
2	Té d'atterrissage / LDI Anémomètre / Anemometer	
3	Balisesage axial TWY / TWY centre line lighting Balisesage latéral TWY / TWY edge lighting	Bleu. Blue.
4	Alimentation de secours / Secondary power unit Temps de commutation / Switch-over time	Oui. < 15 secondes. Yes. < 15 seconds.
5	Observations / Remarks	

AD 2 LFBN.16

Aire de poser pour hélicoptères Helicopter landing area

1	Description	Poste de stationnement hélicoptère : diamètre rotor 11 m MAX. Helicopter stand : MAX 11 m rotor diameter.
---	-------------	--

AD 2 LFBN.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
	G			NIL

AD 2 LFBN.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
AFIS	NIORT Information (FR) <i>NIORT Information (EN)</i>	119.105 MHz	HO	
A/A	NIORT (FR)	119.105 MHz	HX	Absence AFIS

AD 2 LFBN.19

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

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

AD 2 LFBN.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1 GROUND MOVEMENTS

20.1.1 Roulage

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Usage du TWY revêtu : ne pas traverser l'axe de la piste en herbe si un aéronef est en finale ou au décollage de la piste en herbe.

20.1.1 Taxiing

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

Use of paved TWY : do not cross the axis of the grass strip if an aircraft is on final or taking off from the grass strip.

20.1.2 Pistes

QFU 247° préférentiel cause visibilité THR 07 au point d'attente.

Le seuil 07 n'étant pas visible au point d'attente, une extrême prudence est recommandée avant de pénétrer sur la piste.

L'usage simultané des pistes est possible dans les conditions suivantes :

- aéronefs monomoteurs,
- vol à vue (VFR),
- vol de jour,
- AFIS ouvert.

20.1.2 Runways

Preferred QFU 247° due to THR 07 visibility at holding point.

Threshold 07 not visible from holding point, sharp attention recommended before entering the runway.

Simultaneous use of RWYs is possible under the following conditions :

- single-engine aircraft,
- visual flight (VFR),
- daytime flight,
- AFIS in service.

20.1.3 Gestion de l'aire de trafic

Points d'attente piste en herbe non matérialisés : s'arrêter 30 mètres avant la piste.

Parking en herbe équipé de points d'attache.

20.1.3 Apron management

Holding points before grass strip are not materialized : hold position 30 meters before the grass strip.

Grass apron equipped with tie-down fittings.

20.1.4 Marquage

Marquage au sol de l'aire d'avitaillement et des aires de demi-tour sur piste :

avion de référence BEECH 1900 D.

20.1.4 Markings

Ground markings of refuelling and RWY turn-around areas :

reference ACFT BEECH 1900 D.

20.2 ACTIVITES SPECIFIQUES

Forte activité de parachutisme en été.

20.2 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS

Intense parachuting activity during the summer.

AD 2 LFBN.21

Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

Eviter le survol des villes de Niort et Vouillé.

Avoid flying over Niort and Vouillé.

Passage vertical de l'échangeur routier recommandé pour éviter le survol d'Aiffres pour les départs 25 et les arrivées 07.

Vertical passage over the road interchange recommended to avoid flying over Aiffres during RWY 25 departure and RWY 07 arrival.

En VFR de nuit, après décollage et dans la mesure du possible :

RWY 07 : prendre un cap 060°.

RWY 25 : prendre un cap 260°.

VFR at night, after take-off and whenever possible :

RWY 07 : take heading 060°.

RWY 25 : take heading 260°.

AD 2 LFBN.22

Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 VOLS AU DEPART

22.1 DEPARTURE FLIGHTS

Absence ATS : départs interdits

Absence ATS : departures prohibited.

Consignes recommandées pour un départ IFR

Recommended instructions for IFR departures

RWY 07 : Monter RM 067 ° jusqu'à 1200 (999), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 07 : Climb MAG 067 ° up to 1200 (999), then direct route up to en-route safety altitude.

RWY 25 : Monter RM 247 ° jusqu'à 1200 (999), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 25 : Climb MAG 247 ° up to 1200 (999), then direct route up to en-route safety altitude.

CARTE D'AERODROME

AFIS : NIORT Information 119.105

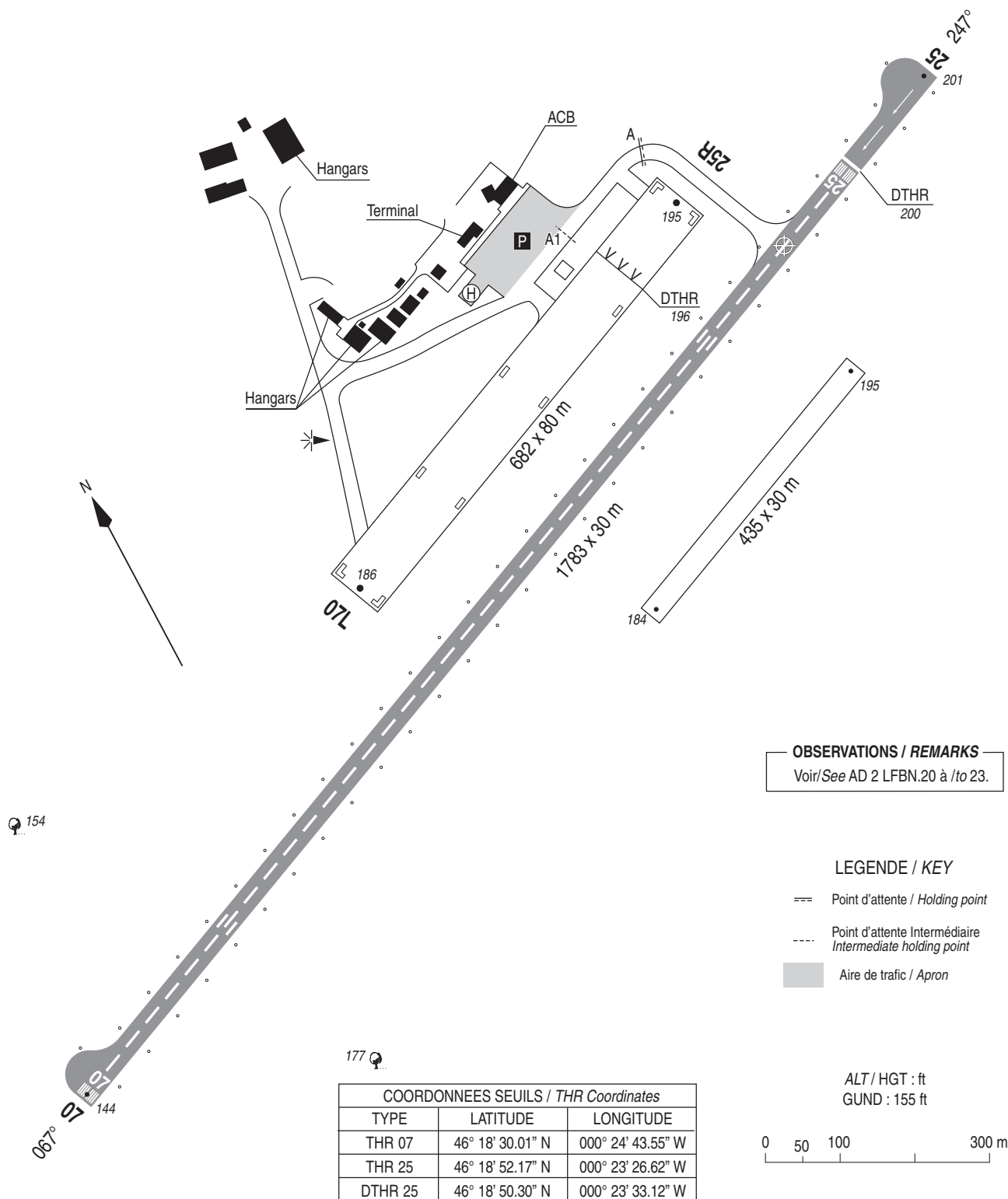
NIORT MARAIS POITEVIN

Aerodrome chart

46 18 48 N - 000 23 40 W

ALT AD : 201 (8 hPa)

VAR 0° (2020)



RWY	BALISAGE / <i>Lighting</i>		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE <i>Surface</i>	RESIST. <i>Strength</i>	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
07	NIL	LIL	1783	1783	1783	1783	Revêtu	25 F/C/W/U	550*	550*	550*	-
25	NIL	LIL	1783	1783	1783	1632	<i>Paved</i>		550*	550*	550*	-
* HN : 800 m												

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 201, DTHR : 200 (8 hPa)

NIORT MARAIS POITEVIN

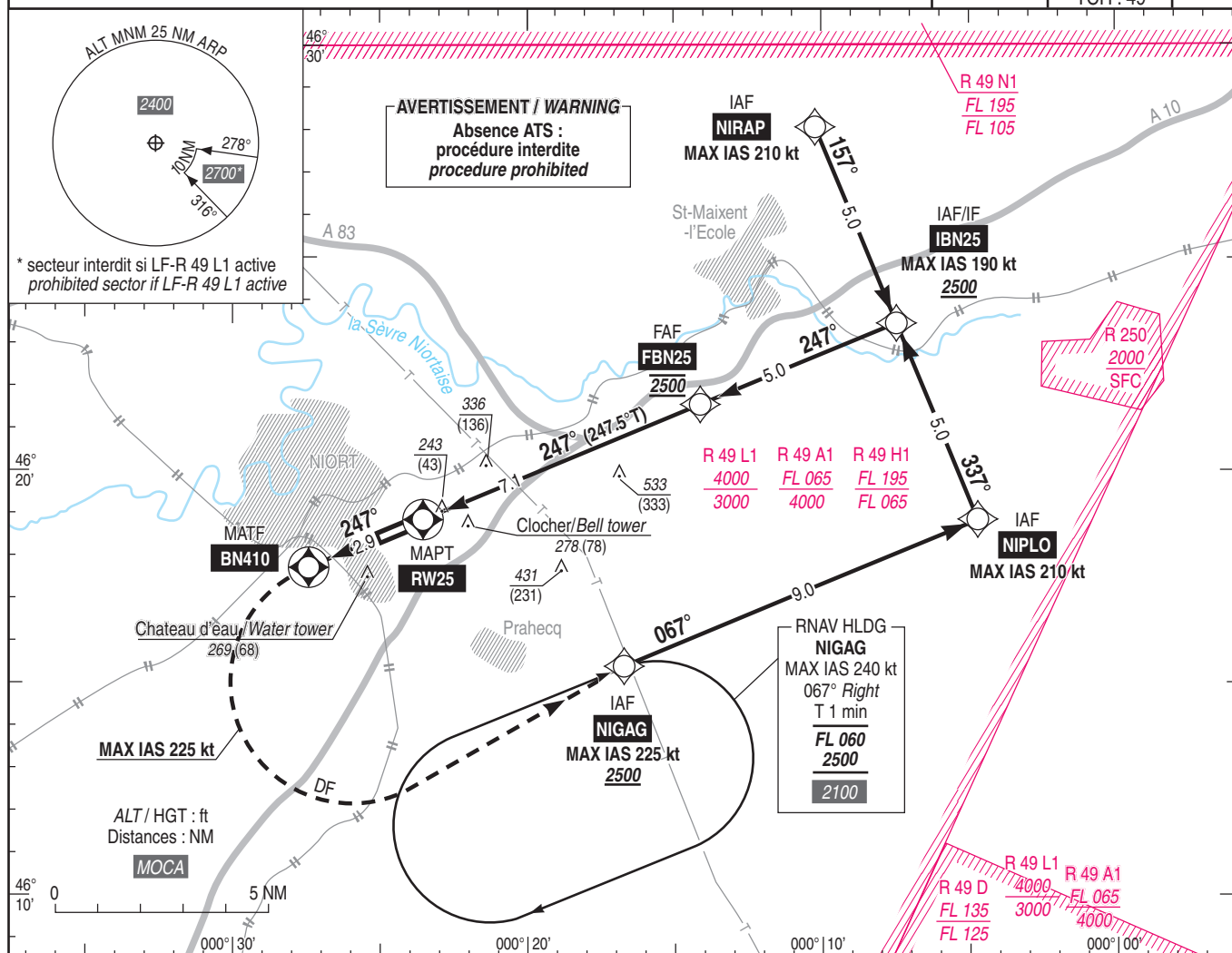
RNP RWY 25

APP : POITIERS Approche / Approach 134.100
COGNAC Approche / Approach 132.450
TWR : NIL (AD non contrôlé / non-controlled AD)
AFIS : NIORT Information 119.105

RNP APCH

EGNOS
Ch 70897
E25A
TCH : 49

VAR
0°
(2020)



TA : 5000

API : Monter jusqu'à **BN410**, puis tourner à **gauche** direct jusqu'à **NIGAG**, en montée vers **2500** (2300) (MAX IAS 225 kt).
Monter à **1200** (1000) avant d'accélérer en palier.
Si impossible d'atteindre **2500** (2300) à **NIGAG**, poursuivre la montée dans l'attente.

Missed APCH : Climb to **BN410**, then turn **left** direct to **NIGAG**, climbing up to **2500** (2300) (MAX IAS 225 kt).
Climb up to **1200** (1000) prior to level acceleration.
If unable to reach **2500** (2300) at **NIGAG**, continue climbing in the holding pattern.

DTHR ← (NM)

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

REF HGT : ALT DTHR

CAT	LPV			LNAV			MVL / Circling ⁽¹⁾		DIST RW25							
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	1	2	3	4	5	6	7
A			130				640 (440)	1500	ALT	570	890	1210	1530	1850	2160	2480
B	450 (250)	1300	143	530 (330)	1500	324	730 (530)	1600	(HGT)	(370)	(690)	(1010)	(1330)	(1650)	(1960)	(2280)
C			151				930 (730)	2400								

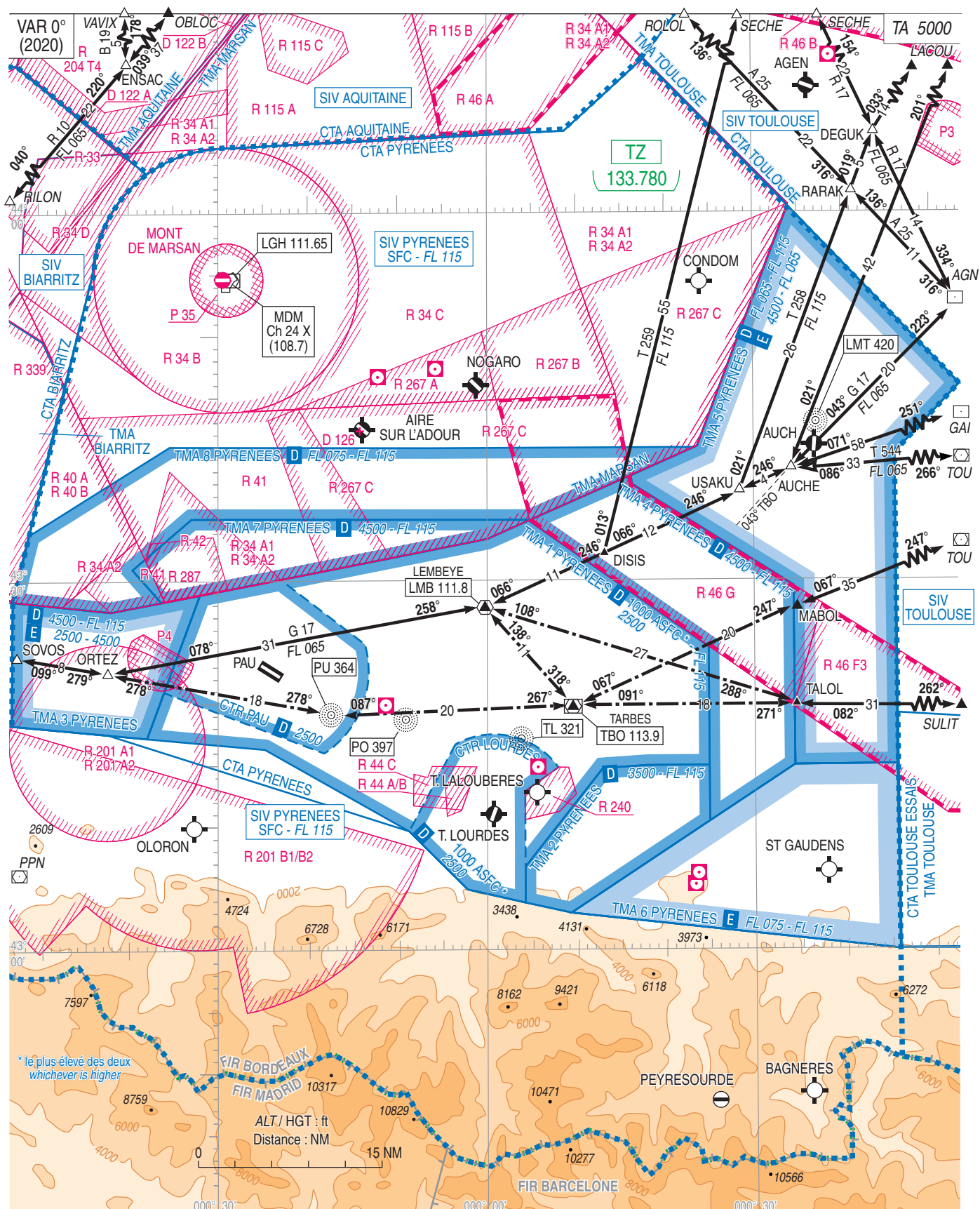
Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Nord de la piste / Circling prohibited North of RWY.

Panne ou perte de guidage GNSS durant l'approche / Failure or loss of GNSS guidance during approach : voir/see AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT	7.1 NM	70 kt 6 min 05	85 kt 5 min 01	100 kt 4 min 16	115 kt 3 min 42	130 kt 3 min 17	145 kt 2 min 56	160 kt 2 min 40
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	770	850

FIS : PYRENEES Information	126.525
APP : PYRENEES Approche / <i>Approach</i>	128.800 - 121.175(s)
TWR : PAU Tour / <i>Tower</i>	124.150
LOURDES Tour / <i>Tower</i>	119.050

— . — → Sur clairance APP
On APP clearance

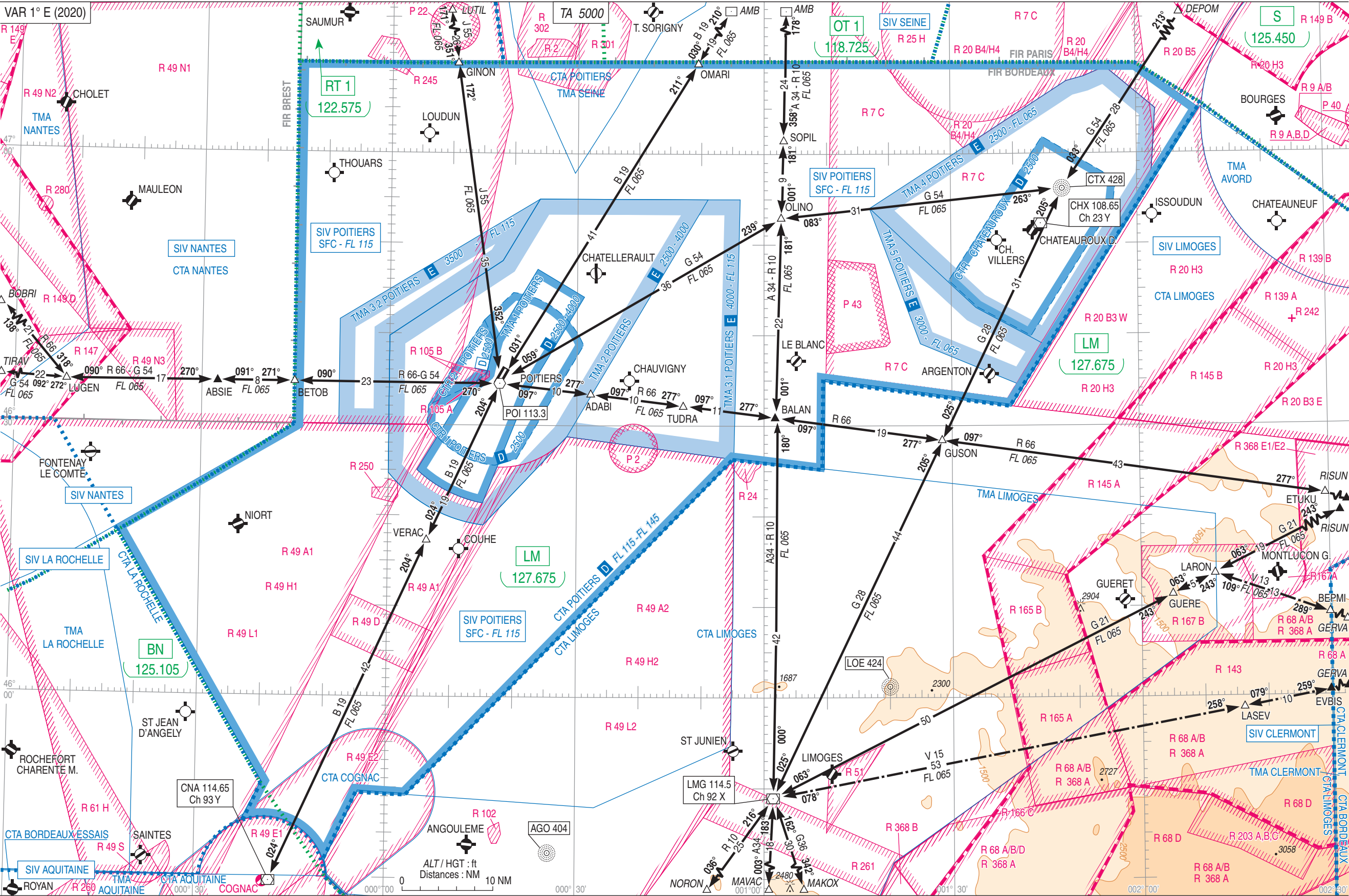


POITIERS BIARD
Carte régionale
Area chart

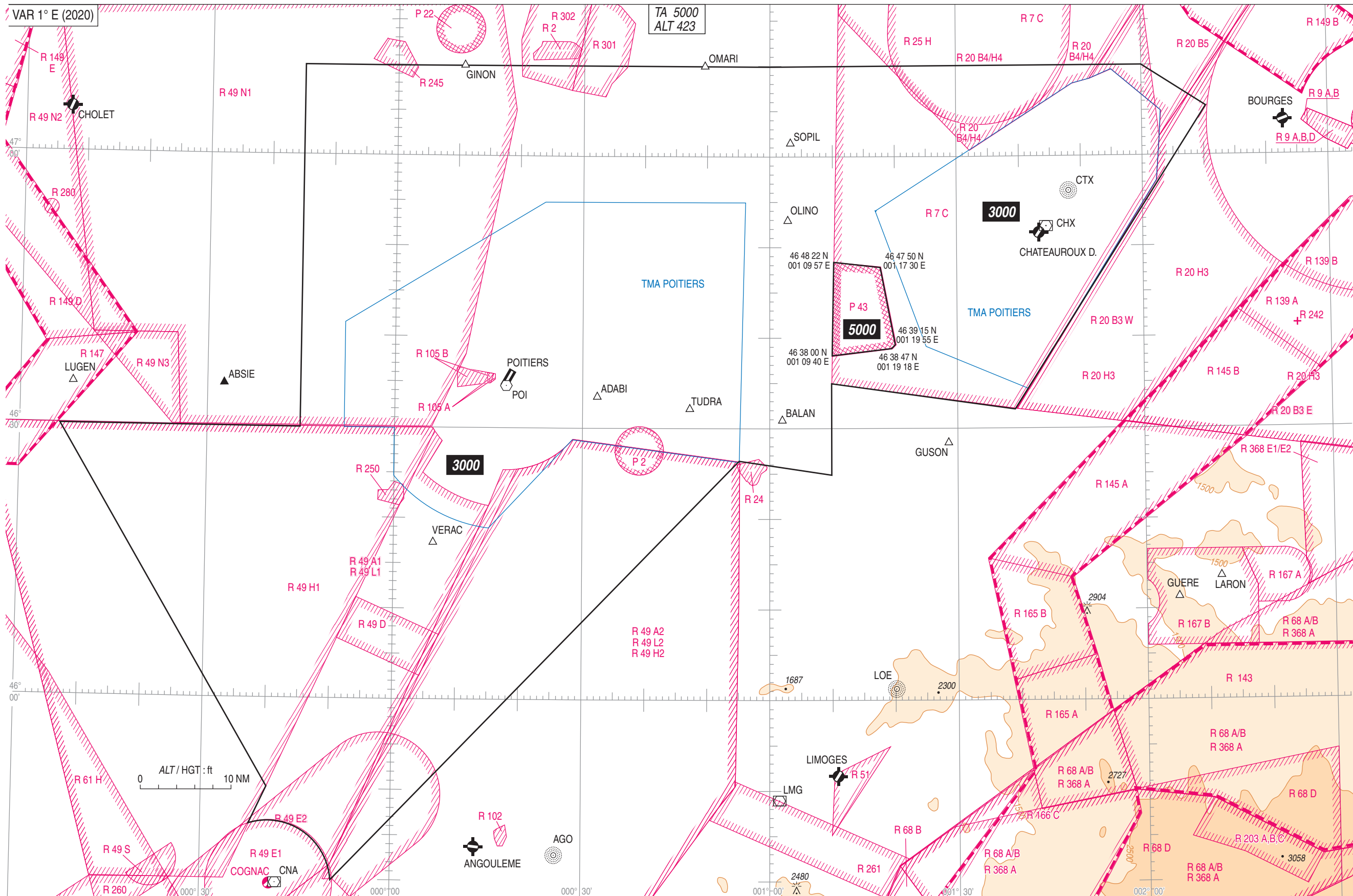
FIS : POITIERS Information 124.000
ACC : Fréquences des secteurs/Sectors frequencies
ATIS : POITIERS 121.780

APP : POITIERS Approche/Approach 134.100
TWR : POITIERS Tour/Tower 118.500
CHATEAUROUX Tour/Tower 125.875 - 133.805 (s)

Sur instruction
On instruction



APP	POITIERS Approche/ <i>Approach</i>	134.100
TWR	POITIERS Tour/ <i>Tower</i>	118.500
TWR	CHATEAUROUX Tour/ <i>Tower</i>	125.875 - 133.805 (s)



AD 2 LFLN.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
15	148 (147)	720 x 70	non revêtue / not paved		46°24'57.05"N 004°01'04.46"E ----- GUND NIL	THR : 241.1m / 791ft
33	328 (327)	720 x 70	non revêtue / not paved		46°24'36.96"N 004°01'22.59"E ----- GUND NIL	THR : 241.71m / 793ft
15L	148 (147)	2034 x 45	24 F/C/W/T revêtue / paved		46°25'19.31"N 004°00'25.63"E ----- GUND NIL	THR : 238.66m / 783ft
33R	328 (327)	2034 x 45	24 F/C/W/T revêtue / paved		46°24'23.38"N 004°01'15.95"E ----- GUND NIL	THR : 242.93m / 797ft
15R	148 (147)	1200 x 30	5 F/C/W/T revêtue / paved		46°24'53.51"N 004°00'31.35"E ----- GUND NIL	THR : 239.57m / 786ft
33L	328 (327)	1200 x 30	5 F/C/W/T revêtue / paved		46°24'20.54"N 004°01'01.10"E ----- GUND NIL	THR : 242.01m / 794ft
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
15	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
33	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
15L	NIL	NIL	NIL	2154 x 280	NIL	NIL
33R	NIL	NIL	300	2154 x 280	NIL	NIL
15R	NIL	NIL	NIL	1545 x 150	NIL	NIL
33L	NIL	225	225	1545 x 150	NIL	NIL

AD 2 LFLN.13

Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations Remarks
15	720	720	720	720	
33	720	720	720	720	
15L	2034	2034	2034	2034	RESA : 90 x 90
33R	2034	2334	2034	2034	RESA réduite : 60 x 90 Reduced RESA : 60 x 90
15R	1200	1200	1200	1200	RESA : 30 x 60
33L	1200	1425	1425	1200	RESA : 30 x 60

AD 2 LFLN.14

Balises d'approche et de piste *Approach and runway lighting*

RWY ID	APCH	THR couleur colour	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur Length	Balise axial Centerline LGT			
						Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity
15L		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	53 ft					
33R	LIH - 900 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	52 ft					
RWY ID	Balise latéral Edge lighting				Extrémité RWY end		SWY		
	Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity	Couleur Colour		Longueur Length	Couleur Colour	
15L	2034 m	60	W	LIH	R				
33R	2034 m	60	W	LIH	R				

AD 2 LFLN.15

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

1	ABN IBN	
2	Té d'atterrissage / <i>LDI</i> Anémomètre / <i>Anemometer</i>	
3	Balise axial TWY / <i>TWY centre line lighting</i> Balise latéral TWY / <i>TWY edge lighting</i>	LIL
4	Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i> Temps de commutation / <i>Switch-over time</i>	Oui Inferieur à 15 s / Inferieur à 1 s + onduleur Yes Less than 15 s / less than 1 s + uninterruptible power supply
5	Observations / <i>Remarks</i>	

AD 2 LFAV.12Caractéristiques 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 (060)	625 x 50	non revêtue / not paved		50°19'39.51"N 003°27'20.12"E ----- GUND NIL	THR : 49.99m / 164ft
24	241 (240)	625 x 50	non revêtue / not paved		50°19'49.16"N 003°27'47.81"E ----- GUND NIL	THR : 52.12m / 171ft
11	111 (110)	1708 x 45	11 R/D/W/T revêtue / paved		50°19'42.73"N 003°27'00.18"E (50°19'40.75"N 003°27'08.32"E) ----- GUND NIL	THR : 49.07m / 161ft DTHR : 49.38m / 162ft
29	291 (290)	1708 x 45	11 R/D/W/T revêtue / paved		50°19'23.09"N 003°28'20.90"E (50°19'24.43"N 003°28'15.40"E) ----- GUND NIL	THR : 47.55m / 156ft DTHR : 48.46m / 159ft
11L	111 (109)	620 x 50	non revêtue / not paved		50°19'39.74"N 003°27'27.32"E ----- GUND NIL	THR : 49.07m / 161ft
29R	291 (289)	620 x 50	non revêtue / not paved		50°19'32.65"N 003°27'56.57"E ----- GUND NIL	THR : 52.43m / 172ft
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	NIL
24	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
11	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(1)
29	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(2)
11L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
29R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
(1) PCN 11 F/D/W/T entre début RWY 29 et DTHR 29 / PCN 11 F/D/W/T between beginning of RWY 29 and DTHR 29.						
(2) PCN 11 F/D/W/T entre début RWY 29 et DTHR 29 / PCN 11 F/D/W/T between beginning of RWY 29 and DTHR 29.						