

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

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

1	Position GEO ARP	43°32'47"N 006°57'15"E
	Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	TWR
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	3.2 NM W CANNES
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i>	14 ft
	Température de référence / <i>Reference temperature</i>	27 ° C
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	160 ft
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i>	2.33°E
	Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	2020 (0.15°)
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	AEROPORTS COTE D'AZUR (ACA)
	Adresse / <i>Address</i>	Aéroport Cannes-Mandelieu N°1 245, avenue Francis Tonner 06150 CANNES LA BOCCA
	Telephone	+33 (0) 493 904 110
	FAX	
	TELEX	E-mail : operations-acm@cote-azur.aeroport.fr
	AFS	LFMDXHAX-CEQAPXH
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR
8	Observations / <i>Remarks</i>	

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

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>		
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	A la demande	On request
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>	Prestation non assurée.	Service not provided.
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>	NEANT	
7	ATS	ETE : 0600 jusqu'au plus tard de 1800 ou CS + 30, HIV : 0700-1900	SUM: 0600 to the latest of 1800 or SS + 30, WIN: 0700-1900
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	HOR ATS TEL : 04 93 90 42 02	ATS SKED TEL : 04 93 90 42 02
9	Services de manutention / <i>Handling</i>	Horaires d'ouverture de l'aérogare. HOR assistance FBO : - ETE : 0430 jusqu'au plus tard de 1800 ou CS+30 - HIV : 0530 - 1900.	AD opening hours. Handling FBO SKED : - SUM : 0430 to the latest of 1800 or SS+30 - WIN : 0530 - 1900.
10	Sûreté / <i>Safety</i>	PARIF : H24 : accès 0600-2100, surveillance 2100-0600 Zone nord : de 0700 à la fermeture.	PARIF : H24 : access 0600-2100, surveillance 2100-0600 North area : from 0700 to closing
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	Prestation non assurée.	Service not provided.
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 LFMD .4

Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	NIL	
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburants: JET A1, AVGAS (100LL) Lubrifiants : disponible.	Fuel: JET A1, AVGAS (100LL) Lubricants: service provided.
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	2 camions JET A1 de 20 m3 + 1 camion AVGAS de 11 m3. 2 postes fixes AVGAS: 1 poste à carte BP, 1 poste à carte bancaire.	2 trucks JET A1 20 m3 + 1 truck AVGAS 11 m3. 2 fuel dispensers AVGAS: 1 with BP card, 1 with credit card.
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	Prestation non assurée.	Service not provided.
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>	Hangars H8, H12, H14, H16	Hangars H8, H12, H14, H16
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	Bombardier, Cessna, RPM, Jet Azur, Azur Aéro Assistance, Nice Hélicoptères, Helicopter Maintenance Center, Monaco Maintenance Center	
7	Observations / <i>Remarks</i>	Pompes fixes uniquement poste AVGAS 100LL : - Poste stationnement 7.1 uniquement par cartes de crédit, - Poste stationnement 7.2 uniquement BP. Aide au démarrage non assurée. Nettoyage intérieur et extérieur aéronef. Sociétés de catering agréées.	Fixed pumps only at AVGAS 100LL station : - Aircraft stand 7.1 only by credit cards, - Aircraft stand 7.2 only by BP. Start-up aid not provided. Inside and outside ACFT cleaning. Approved catering companies.

AD 2 LFMD .5

Services aux passagers *Passenger facilities*

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

AD 2 LFMD .6

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

1	Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i>	4	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>	VIM 24 VIP 2.5 semi rigide 140 CH	VIM 24 VIP 2.5 Rigid inflatable boat 140 hp
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Moyens de relevage pour des appareils jusqu'à 5 tonnes, réalisé uniquement par l'assistance.	Means for breakdown recovery for ACFT up to 5 t, performed only by handlings.
4	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFMD .7 **Évaluation 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>	Prestation non assurée.	Service not provided.
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	Prestation non assurée.	Service not provided.
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>	Non applicable	Not applicable
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 Prestation non assurée.	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 Service not provided.

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

AD 2 LFMD.9

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

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

AD 2 LFMD.10

Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles / *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts*

AD 2 LFMD .11

Renseignements météorologiques *Meteorological information*

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

AD 2 LFMD .12

Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics*

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
04	045 (043)	760 x 18	5.7 t revêtue / paved	43°32'36.28"N 006°57'12.14"E (43°32'38.34"N 006°57'14.99"E) ----- GUND NIL	THR : 2.13m / 7ft DTHR : 2.44m / 8ft
22	225 (223)	760 x 18	5.7 t revêtue / paved	43°32'53.80"N 006°57'36.42"E (43°32'53.17"N 006°57'35.54"E) ----- GUND NIL	THR : 3.05m / 10ft DTHR : 3.05m / 10ft
17	173 (170)	1540 x 45	26 F/A/W/T revêtue / paved	43°33'15.90"N 006°56'58.96"E (43°33'12.05"N 006°56'59.64"E) ----- GUND NIL	THR : 4.27m / 14ft DTHR : 3.96m / 13ft
35	353 (350)	1540 x 45	26 F/A/W/T revêtue / paved	43°32'26.41"N 006°57'07.73"E (43°32'35.47"N 006°57'06.12"E) ----- GUND NIL	THR : 2.13m / 7ft DTHR : 2.44m / 8ft
17L	173 (170)	550 x 50	non revêtue / not paved	43°32'58.04"N 006°57'05.91"E ----- GUND NIL	THR : 3.35m / 11ft
35R	353 (350)	550 x 50	non revêtue / not paved	43°32'39.55"N 006°57'09.19"E ----- GUND NIL	THR : 2.44m / 8ft

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

(1) RWY 04/22 :

Pression maximale admissible des pneus : train principal 98 PSI, roulette de nez 125 PSI.

Maximum permissible tyres pressure : main gear 98 PSI, nose wheel 125 PSI.

(2) Absence de RESA en bout de piste 17.

Absence of RESA at the end of RWY 17.

(3) Absence de RESA en bout de piste 35.

Absence of RESA at the end of RWY 35.

AD 2 LFMD .13

Distances déclarées Declared distances

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

AD 2 LFMD .14

Balilage d'approche et de piste Approach and runway lighting

RWY ID	APCH	THR couleur colour	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur Length	Balilage axial Centerline LGT			
						Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity
17	NIL	G	PAPI 4.0 ° 7.0 %	50 ft	nil	NIL	nil	NIL	NIL
35	NIL	G	PAPI 4.0 ° 7.0 %	46 ft	nil	NIL	nil	NIL	NIL
RWY ID	Balilage latéral Edge lighting				Extrémité RWY end		SWY		
	Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity	Couleur Colour		Longueur Length	Couleur Colour	
17	1540 m	60 m	W	LIH	R		NIL	NIL	(1)
35	1540 m	60 m	W	LIH	R		NIL	NIL	(2)

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

(2) Balilage latéral : de couleur jaune dans les 513 derniers mètres.
Edge lighting : yellow over the last 513 metres.

PAPI RWY 35 :
Obligatoire pour tout trafic. Indisponible en dehors des horaires de service du CTL. Divergence à l'Est par rapport à l'axe de piste : 5°.
Mandatory for all traffic. Not available outside ATC SKED. Offset 5° East from RWY centreline.

AD 2 LFMD .15

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

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

AD 2 LFMD .16

Aire de poser pour hélicoptères Helicopter landing area

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

AD 2 LFMD .17

Espaces ATS ATS airspaces

Identification et limites latérales Identification and lateral limits	Classe Class	Limites verticales Vertical limits	Service / Service Indicatif d'appel (langue) Call-sign (language)	Observations Remarks
CTR CANNES partie 1 43°38'32"N , 007°00'00"E - 43°32'18"N , 007°03'12"E - 43°31'15"N , 007°06'00"E - 43°25'14"N , 006°53'18"E - 43°27'06"N , 006°51'30"E - 43°30'43"N , 006°49'50"E - 43°31'37"N , 006°50'34"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°32'48"N , 006°57'14"E (ARP CANNES) - 43°37'36"N , 006°55'24"E - 43°38'32"N , 007°00'00"E	D	2500ft AMSL ----- SFC	TWR CANNES Tour (FR) CANNES Tower (EN)	0700 - au plus tard de 1900 ou SS+30 SUM : -1HR
CTR CANNES partie 2 43°31'15"N , 007°06'00"E - 43°28'51"N , 007°06'00"E - 43°23'18"N , 006°55'09"E - 43°25'14"N , 006°53'18"E - 43°31'15"N , 007°06'00"E	D	2500ft AMSL ----- 800ft AMSL	TWR CANNES Tour (FR) CANNES Tower (EN)	0700 - au plus tard de 1900 ou SS+30 SUM : -1HR

AD 2 LFMD .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	CANNES Sol (FR) <i>CANNES Ground (EN)</i>	121.805 MHz	HO	
TWR	CANNES Tour (FR) <i>CANNES Tower (EN)</i>	118.625 MHz	HO	
TWR	LERINS Tour (FR) <i>LERINS Tower (EN)</i>	120.780 MHz	HO	
VDF	CANNES Gonio (FR) <i>CANNES Homer (EN)</i>	118.625 MHz	HO	
ATIS	CANNES (FR) <i>CANNES (EN)</i>	130.480 MHz	HO	TEL : 04 92 19 94 92

AD 2 LFMD .19

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied <i>Root ALT</i>	Portée <i>Coverage</i>	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation <i>Location</i>	
LOC 35 (I)	CMD	110.35 MHz	H24	43°33'23.5"N 006°56'57.6"E	14 ft				(1)
DME 35		CH 40Y	H24	43°33'24.3"N 006°57'00.2"E	28 ft	25NM FL250			(2)

(1) LOC : à 17 NM/2000 ft couverture LOC limitée à 25° à gauche de l'axe dans le sens de l'atterrissage.

(2) DME : à 17 NM/2000 ft couverture DME limitée à 13° à gauche de l'axe,
à 25 NM/2000 ft couverture DME limitée à 8° à gauche de l'axe, 6° à droite de l'axe dans le sens de l'atterrissage.

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

20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

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

20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS

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

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

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

20.2 ALTIMETER SETTING

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

20.3 MANOEUVRES AU SOL

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

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

TWY P1 et P2 :

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

DASH 8 Sécurité Civile :

- Atterrissage en RWY 17 et 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) heliport 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 .12

Procédures antibruit Noise abatement procedures

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

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

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

Ces dispositions sont les suivantes :

- 1.1 L'aérodrome de Cannes Mandelieu est interdit aux aéronefs assurant des transports commerciaux réguliers.
- 1.2 L'aérodrome de Cannes Mandelieu est interdit aux aéronefs équipés de turboréacteurs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à trente-cinq tonnes et aux aéronefs équipés de turbopropulseurs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à vingt-deux tonnes.
- 1.3 Aucun aéronef certifié chapitre 2 ne peut atterrir ou décoller de l'aérodrome.
- 1.4 Aucun aéronef équipé de turboréacteurs certifié chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut atterrir ou décoller de l'aérodrome.

1.5 Respect des procédures pour les aéronefs en IFR

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

1.6 Application

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

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

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

2 RECOMMANDATIONS ENVIRONNEMENTALES

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

2.1 VPT RWY 17

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

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

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

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

2.2 Approches à vue

Les clairances d'approche à vue sont délivrées uniquement à partir d'une position en mer. Lorsque il aura obtenu l'autorisation d'effectuer une approche à vue, il est demandé au pilote de procéder comme suit :

- IAS <= 160 kt ou IAS minimum en configuration lisse,
- maintenir 2000 ft puis :

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

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

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

The provisions are as follows :

- 1.1 Cannes Mandelieu AD is prohibited for repetitive commercial flights.
- 1.2 Cannes Mandelieu AD is prohibited for ACFT with jet engines and with a MTOW of over 35 tons and ACFT with turboprops and with a MTOW of over 22 tons.
- 1.3 Chapter 2 ACFT are not allowed to land and take off at this AD.
- 1.4 Chapter 3 ACFT with jet engines and with a cumulative margin below 13 EPNdB (Effective Perceived Noise decibel) are not allowed to land and take off at this AD.
- 1.5 Compliance of flying procedures for ACFT under IFR

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

1.6 Application

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

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

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

2 ENVIRONMENTAL RECOMMENDATIONS

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

2.1 VPT RWY 17

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

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

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

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

2.2 Visual approaches

Visual approach clearances are given only from an offshore position. As soon as he gets visual approach clearance, the pilot is asked to proceed as follows :

- IAS <=160 kt or minimum IAS in clean configuration,
- Maintain 2000 AMSL, then :

En piste 17 :

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

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

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

Conserver la configuration lisse jusqu'au point PIBON.

Débuter la descente après le point PIBON.

Ne pas raccourcir la trajectoire en virant vers la finale.

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

En piste 35 :

Rejoindre la finale 35.

2.3 Conduite machine

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

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

2.4 Inverseurs de poussée

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

Pour ce faire, utiliser préférentiellement les TWY d'extrémité de piste :

- en piste 17, le TWY A7,
- en piste 35, les TWY A1 ou A2.

2.5 Utilisation des APU

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

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

2.6 Montée initiale

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

2.7 Surveillance des vols

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

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

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

RWY 17 :

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

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

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

Keep clean configuration until PIBON.

Start descent after PIBON.

Do not shorten trajectory by turning final.

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

RWY 35 :

Proceed to the final approach 35.

2.3 Operation instructions

Aircrew shall observe operation instructions included in operating manuals to reduce noise nuisances during landing and take-off. These instructions shall comply with the ICAO PANS-OPS provisions, Volume 1.

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

2.4 Reverse Thrust

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

To do this, preferentially use the TWY at the end of the runway :

- RWY 17, TWY A7,
- RWY 35, TWY A1 or A2.

2.5 Auxiliary power units

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

APU is limited to a period of 20 min maximum.

2.6 Initial climb

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

2.7 Flight monitoring

All routes and noise levels are monitored and recorded.

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

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

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.

AD 2 LFMD .23**Renseignements supplémentaires Additional information****23.1 EXIGENCES OPERATIONNELLES**

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

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

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

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

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

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

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

AEROPORT CANNES MANDELIEU / SKY VALET :

Internet : <https://cy.myhandlingsoftware.com>

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

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

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

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

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

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

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

Hors HOR ATS :

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

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

Péril animalier occasionnel assuré : 0700 - CS+30

23.2 ASSISTANCE

Assistance obligatoire à l'arrivée et au départ pour :

- les ACFT stationnant sur TANGO
- les ACFT non basés d'envergure supérieure ou égale à 12 m
- les hélicoptères stationnant au moins une nuit.

Les opérateurs relevant d'une assistance obligatoire doivent impérativement en faire la demande au préalable à l'adresse suivante : <https://cy.myhandlingsoftware.com>

Tout stationnement supérieur à 2 heures sur TANGO pourra faire l'objet d'un tractage de repositionnement.

HOR assistance FBO :

- ETE : 0430 jusqu'au plus tard de 1800 ou CS + 30
- HIV : 0530 - 1900.

23.3 OBSTACLES (ARBRES) PERCANT LES SURFACES DE DEGAGEMENT SUIVANTES**23.3.1 Trouée d'atterrissage piste 35 revêtue**

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

23.1 OPERATIONAL REQUIREMENTS

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

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

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

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

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

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

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

AIRPORT CANNES MANDELIEU / SKY VALET :

Internet : <https://cy.myhandlingsoftware.com>

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

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

The pricing provisions cancellation and coordination conditions fully apply.

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

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

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

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

Outside ATS SKED :

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

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

Wildlife strike hazard : Random 0700 - SS+30

23.2 HANDLING

Handling mandatory on arrival and departure for :

- ACFT parked on TANGO
- non-based ACFT of wingspan greater than or equal to 12m.
- helicopters staying at least one night.

Operators subject to compulsory assistance must apply for it in advance to the following address :

<https://cy.myhandlingsoftware.com> Any parking longer than 2 hours at TANGO may be subject to a repositioning tow.

FBO handling SKED :

- SUM : 0430 until no later than 1800 or SS + 30
- WIN : 0530 - 1900.

23.3 OBSTACLES (TREES) PENETRATING THE FOLLOWING CLEARING SURFACES**23.3.1 LDG funnel paved RWY 35**

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

- OBST 7 : RDL 191°/901 m ARP ALT au sommet 21.7 m

23.3.2 Trouée de décollage piste 17 revêtue zone sud

OBST 1 : RDL 194°/758 m ARP ALT au sommet 7.2 m
OBST 2 : RDL 195°/739 m ARP ALT au sommet 13 m
OBST 3 : RDL 195°/834 m ARP ALT au sommet 19 m
OBST 4 : RDL 194°/861 m ARP ALT au sommet 20 m

23.3.3 Surface latérale piste 17/35 revêtue partie ouest

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

23.4 CASH

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

Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des SUP AIP.
- OBST 7 : RDL 191°/901 m ARP ALT top 21.7 m

23.3.2 TKOF funnel south area of paved RWY 17

OBST 1 : RDL 194°/758 m ARP ALT top 7.2 m
OBST 2 : RDL 195°/739 m ARP ALT top 13 m
OBST 3 : RDL 195°/834 m ARP ALT top 19 m
OBST 4 : RDL 194°/861 m ARP ALT top 20 m

23.3.3 Lateral surface west part of paved RWY 17/35

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

23.4 CASH

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

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

AD 2 LFMD .24

Cartes relatives à l'aérodrome

Charts related to the aerodrome

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

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

AD 2 LFMD .25

Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)

Visual segment surface (VSS) penetration

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

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

CANNES MANDELIEU

POSTES DE STATIONNEMENT AVIONS / <i>Parking stands</i>			
PARKING AVION <i>Airplane parking</i>	Envergure MAX (m) <i>MAX Wingspan (m)</i>	Longueur MAX (m) <i>MAX length (m)</i>	Observations <i>Remarks</i>
NOVEMBRE ECHO Partie Est	NE 26,29 m SE 19,33 m	27,23 m 20,22 m	Non Autonome / <i>Not Autonomous</i>
NOVEMBRE ECHO Partie Ouest	NW 26,21 m SW 19,33 m	23,38 m 20,22 m	Non Autonome / <i>Not Autonomous</i>
ALPHA	10,97 m	8,61 m	Non Autonome / <i>Not Autonomous</i>
TANGO 1.1	17,00 m	21,95 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 1.A
TANGO 1.A	26,29 m	25,95 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 1.1 et 1.2
TANGO 1.2	17,00 m	21,95 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 1.A et 1.B
TANGO 1.B	22,05 m	21,95 m	Non Autonome au Départ / <i>Not Autonomous at Dep</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 1.2 et 1.3
TANGO 1.3	17,00 m	21,95 m	Non Autonome au Départ / <i>Not Autonomous at Dep</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 1.B
TANGO 2.1	14,57 m	21,95 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 2.A
TANGO 2.A	26,29 m	25,95 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 2.1 et 2.2
TANGO 2.2	17,00 m	21,95 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 2.A et 2.B
TANGO 2.B	22,05 m	21,95 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 2.2 et 2.3
TANGO 2.3	17 m	21,95 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 2.B
TANGO 3.1	14,57 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 3.A
TANGO 3.A	26,21 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 3.1 et 3.2
TANGO 3.2	17,00 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 3.A et 3.B
TANGO 3.B	23,72 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 3.2 et 3.3
TANGO 3.3	17,00 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 3.B
TANGO 4.1	14,57 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 4.A
TANGO 4.A	26,21 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 4.1 et 4.2
TANGO 4.2	17,00 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 4.A et 4.B
TANGO 4.B	23,72 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 4.2 et 4.3
TANGO 4.3	17,00 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 4.B
TANGO 5.1	14,57 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 5.A
TANGO 5.A	26,21 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 5.1 et 5.2
TANGO 5.2	17,00 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 5.A et 5.B
TANGO 5.B	23,72 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 5.2 et 5.3
TANGO 5.3	17,00 m	28,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 5.B

CANNES MANDELIEU

POSTES DE STATIONNEMENT AVIONS / <i>Parking stands</i>			
PARKING AVION <i>Airplane parking</i>	Envergure MAX (m) <i>MAX Wingspan (m)</i>	Longueur MAX (m) <i>MAX length (m)</i>	Observations <i>Remarks</i>
TANGO 6.1	14,57 m	18,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i>
TANGO 6.2	17,00 m	18,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i>
TANGO 6.3	17,00 m	18,00 m	Autonome / <i>Autonomous</i>
EXTENSION TANGO Partie Nord	17,00 m	16,50 m	Tractage au Départ obligatoire / <i>Mandatory Dep towing</i>
EXTENSION TANGO Partie Sud	17,00 m	16,50 m	Tractage au Départ obligatoire / <i>Mandatory Dep towing</i> Limitation à 10 m entre le train et le nez de l'avion / <i>Limitation to 10 m between the landing gear and the nose of the aircraft</i>
LIMA	15,00 m	—	Tractage par le pilote / <i>Towing by pilot</i>
MIKE	12,00 m	10,46 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Stationnement impératif entre les 2 rangées de balises jaunes / <i>Mandatory parking between the 2 rows of yellow beacons</i>
GOLF	12,00 m	10,46 m	Autonome / <i>Autonomous</i> Stationnement impératif entre les 2 rangées de balises jaunes / <i>Mandatory parking between the 2 rows of yellow beacons</i>

POSTES DE STATIONNEMENT HELICOPTERES / <i>Parking stands</i>			
Parking hélicoptères <i>Helicopter parking</i>	Diamètre rotor MAX (m) <i>MAX rotor diameter (m)</i>	Longueur MAX (m) <i>MAX length (m)</i>	Observations <i>Remarks</i>
TANGO 1.A	10,69 m	12,94 m	1 Poste revêtu / <i>1 paved Stand</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 1.1 et 1.2
TANGO 2.A	10,69 m	12,94 m	1 Poste revêtu / <i>1 paved Stand</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 2.1 et 2.2
TANGO 3.A	13,41 m	16,00 m	1 Poste revêtu / <i>1 paved Stand</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 3.1 et 3.2
TANGO 4.A	13,41 m	16,00 m	1 Poste revêtu / <i>1 paved Stand</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 4.1 et 4.2
TANGO 5.A	13,41 m	16,00 m	1 Poste revêtu / <i>1 paved Stand</i> Neutralise / <i>Neutralizes</i> 5.1 et 5.2
HANGAR 3	13,41m	16,00 m	1 Plot revêtu / <i>1 paved Stand</i>
SIERRA ECHO	7,67 m	8,76 m	2 Plots revêtus / <i>2 paved Stand</i> n° 50 et 51
	10,69 m	12,94 m	7 Plots revêtus / <i>7 paved Stand</i> n° 52 à 58
	12,60 m	14,30 m	6 Plots revêtus / <i>6 paved Stand</i> n° 60 à 65
	13,41 m	16,00 m	1 Plot revêtu / <i>1 paved Stand</i> n° 66
	11,00 m	13,03 m	1 Plot revêtu / <i>1 paved Stand</i> n° 70
SIERRA	12,60 m	14,30 m	7 Plots en herbe / <i>7 grass Stand</i> n° 30 à 34 + 37 + 38
	17,71 m	20,88 m	1 Plot revêtu / <i>1 paved Stand</i> n° 36
	10,69 m	12,94 m	9 Plots en herbe / <i>9 grass Stand</i> n° 40 à 48
	10,69 m	12,94 m	2 Plots revêtus / <i>2 paved Stand</i> n° 20 et 21
ECHO	9,75 m 13,41 m	9,10 m 16,00 m	2 Plots revêtus / <i>2 paved Stand</i> n° 75 et 80

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

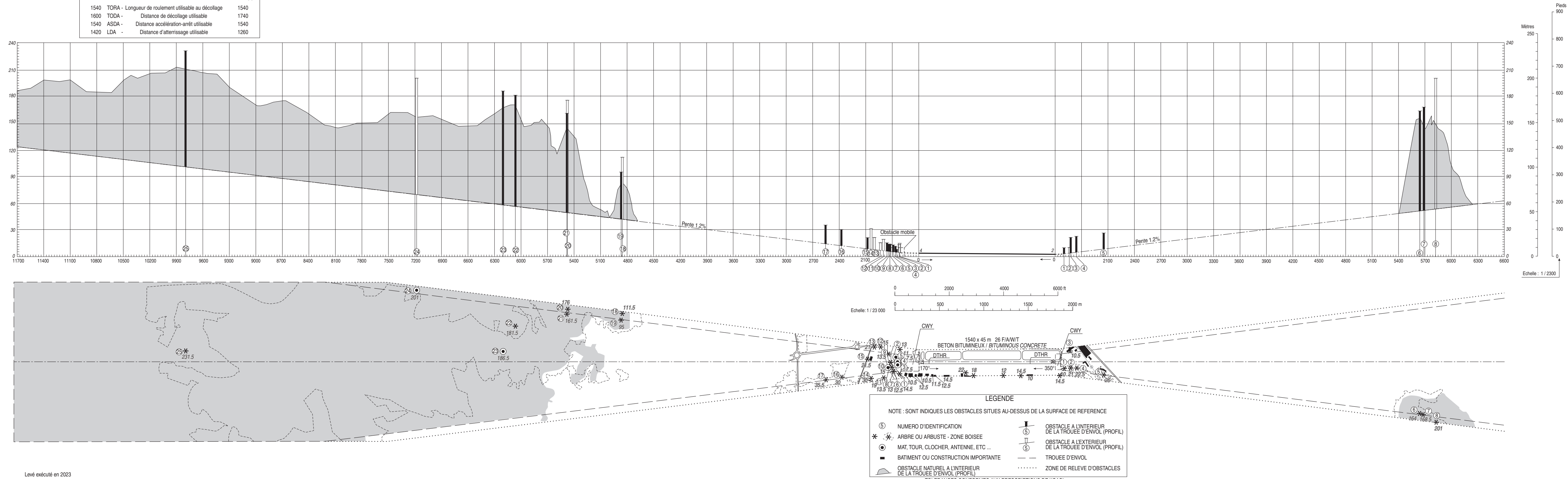
Aerodrome obstacle chart - ICAO - A type

CANNES MANDELIU
RWY 17/35

VAR 2°E (2020)

DISTANCES DECLAREES		
RWY 17		RWY 35
1540	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	1540
1600	TODA - Distance de décollage utilisable	1740
1540	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	1540
1420	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	1280

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES



ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE
Environment visual approach

CANNES MANDELIEU



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

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

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

STAR EAST RNAV RWY 17/35											
RMK	GNSS only							MAG VAR 2020 2,3 E		REF NAVAID: -	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HDLG	-	AMGEL	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HDLG	-	INLOV	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OZMIC 3V											
-	IF	OZMIC	-	-	-	-	-	-	FL170	-	1.0
-	TF	OTOKE	-	219	221.5	5.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	219	221.4	17.1	-	4000	-	-	1.0
BORDI 3V											
-	IF	BORDI	-	-	-	-	-	-	FL170	-	1.0
-	TF	AMGEL	-	233	235.1	20,0	-	11400	-	-	1.0
-	TF	MIKRU	-	139	140.9	11.8	-	FL 110	-	-	1.0
-	TF	OTOKE	-	107	109.4	27,0	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	219	221.4	17.1	R	4000	-	-	1.0
VEVAR 3V											
-	IF	VEVAR	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	GAPDO	-	168	170.3	35.6	-	FL170	FL 220	-	1.0
-	TF	AMGEL	-	155	157.1	24.9	-	FL140	-	-	1.0
-	TF	MIKRU	-	139	140.9	11.8	-	FL110	-	-	1.0
-	TF	OTOKE	-	107	109.4	27,0	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	219	221.4	17.1	R	4000	-	-	1.0
LONSU 3V											
-	IF	LONSU	-	-	-	-	-	-	FL 170	-	1.0
-	TF	KOKIN	-	359	001.1	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	304	306.6	9,0	-	4000	-	-	1.0
SODRI 3V											
-	IF	SODRI	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	KOKIN	-	309	310.9	19.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	304	306.6	9,0	-	4000	-	-	1.0
KERIT 3V											
-	IF	KERIT	-	-	-	-	-	-	FL 170	-	1.0
-	TF	KOKIN	-	252	254.2	25.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	INLOV	-	304	306.6	9,0	-	4000	-	-	1.0

IAF INLOV

— . — . — . Sur instruction du CTL
On ATC clearance

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



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

STAR WEST RNAV RWY 17/35											
RMK	GNSS only							MAG VAR 2020 2,3 E		REF NAVAID: -	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HDLG	-	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XATEL 3V											
-	IF	XATEL	-	-	-	-	-	-	FL 310	-	1.0
-	TF	TUPOX	-	149	151.2	20.2	-	-	FL 250	-	1.0
-	TF	RUBEB	-	149	151.4	15.1	-	FL 200	FL 200	280	1.0
-	TF	BATEX	-	126	127.8	8.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	UGLET	-	126	128.0	8.6	-	FL 120	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	126	128.0	13.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	119	120.8	7.2	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	121	122.8	6,1	-	-	-	-	1.0
ABDIL 3V											
-	IF	ABDIL	-	-	-	-	-	-	FL 190	-	1.0
-	TF	TUPOX	-	164	166.0	10.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	RUBEB	-	149	151.4	15.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	BATEX	-	126	127.8	8.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	UGLET	-	126	128.0	8.6	-	FL 120	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	126	128.0	13.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	119	120.8	7.2	-	FL 070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	121	122.8	6,1	-	-	-	-	1.0
TUPOX 3V											
-	TF	TUPOX	-	-	-	-	-	-	FL 250	-	1.0
-	TF	RUBEB	-	149	151.4	15.1	-	FL 200	FL 200	280	1.0
-	TF	BATEX	-	126	127.8	8.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	UGLET	-	126	128.0	8.6	-	FL 120	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	126	128.0	13.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	119	120.8	7.2	-	FL 070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	121	122.8	6,1	-	-	-	-	1.0
ABLAK 3V											
-	IF	ABLAK	-	-	-	-	-	-	FL 200	280	1.0
-	TF	ABILI	-	067	068.8	11.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	UGLET	-	082	084.7	8.8	-	FL 120	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	126	128.0	13.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	119	120.8	7.2	-	FL 070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	121	122.8	6,1	-	-	-	-	1.0
PERUS 3V											
-	TF	PERUS	-	-	-	-	-	-	FL 190	-	1.0
-	TF	AMFOU	-	178	180.2	33,4	-	-	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	174	176.2	9,1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	119	120.8	7.2	-	FL 070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	121	122.8	6,1	-	-	-	-	1.0
AMFOU 3V											
-	TF	AMFOU	-	-	-	-	-	-	FL 120	250	1.0
-	TF	GILON	-	174	176.2	9,1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUC	-	119	120.8	7.2	-	FL 070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	121	122.8	6,1	-	-	-	-	1.0
BIRGO 3V											
-	TF	BIRGO	-	-	-	-	-	-	FL 110	250	1.0
-	TF	LUC	-	93	095.1	6,0	-	FL 070	-	-	1.0
-	TF	NEKIP	-	121	122.8	6,1	-	-	-	-	1.0

IAF NEKIP

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



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

SID RNAV RWY 17											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 2.3°E			REF NAVAID : AZR	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy
PERUS 9N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	129	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	129	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	AMIRO	-	-	-	-	-	FL110	-	-	1.0
-	TF	PERUS	-	293	294.8	30.7	-	-	-	-	1.0
BODRU 9N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	129	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	129	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	AMIRO	-	-	-	-	-	FL110	-	-	1.0
-	TF	BODRU	-	313	315.2	22.7	-	-	-	-	1.0
BADOD 9N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	129	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	129	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	AMIRO	-	-	-	-	-	FL110	-	-	1.0
-	TF	BADOD	-	328	330.0	18.9	-	-	-	-	1.0
OKTET 9N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	129	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	129	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	AMIRO	-	-	-	-	-	FL110	-	-	1.0
-	TF	OKTET	-	345	346.8	33.5	-	-	-	-	1.0
IRMAR 9N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	129	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	129	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BARSO	-	-	-	-	-	FL130	-	-	1.0
-	TF	IRMAR	-	352	353.8	39.6	-	-	-	-	1.0
BASIP 9N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	129	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	129	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	USANO	-	-	-	-	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	BASIP	-	046	048.6	14.3	-	-	-	-	1.0
SODRI 9N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	129	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	129	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OMARD	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	MERLU	-	097	099.4	9.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	SODRI	-	097	098.8	25.8	-	-	-	-	1.0

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

SID RNAV RWY 17											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 2.3°E			REF NAVAID : AZR	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy
LONSU 9N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	129	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	129	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OMARD	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	MERLU	-	097	099.4	9.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	LONSU	-	148	150.7	20.8	-	-	-	-	1.0
VAREK 9N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	129	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	129	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OMARD	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	VAREK	-	158	159.9	50.5	-	-	-	-	1.0
RUBIT 9N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	129	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	129	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	-	4000	-	-	1.0
-	TF	RUBIT	-	269	271.2	8.3	-	-	-	-	1.0
TURIL 9N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	129	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	129	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	-	4000	-	-	1.0
-	TF	RUBIT	-	269	271.2	8.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	TURIL	-	269	271.0	17.0	-	-	-	-	1.0
LANKO 9N											
-	CF	ROLUP	-	155	157.7	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIMAD	-	129	131.2	17.4	-	-	2000	-	1.0
-	FM	DIMAD	-	129	131.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	STP	-	-	-	-	-	4000	-	-	1.0
-	TF	CUERS	-	269	271.3	20.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANKO	-	269	270.8	5.3	-	-	-	-	1.0

CANNES MANDELIEU

Départs initiaux RNAV 17 via DIMAD

Initial RNAV Departures RWY 17 via DIMAD

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

ATIS CANNES 130.480 APP : NICE Approche/Approach 120.655 (I) NICE Départ/Departure 130.830 (H) - 125.580 (s) TWR : CANNES Tour/Tower 118.625 CANNES Sol/Ground 121.805	RNAV 1 GNSS seulement / only
--	---------------------------------

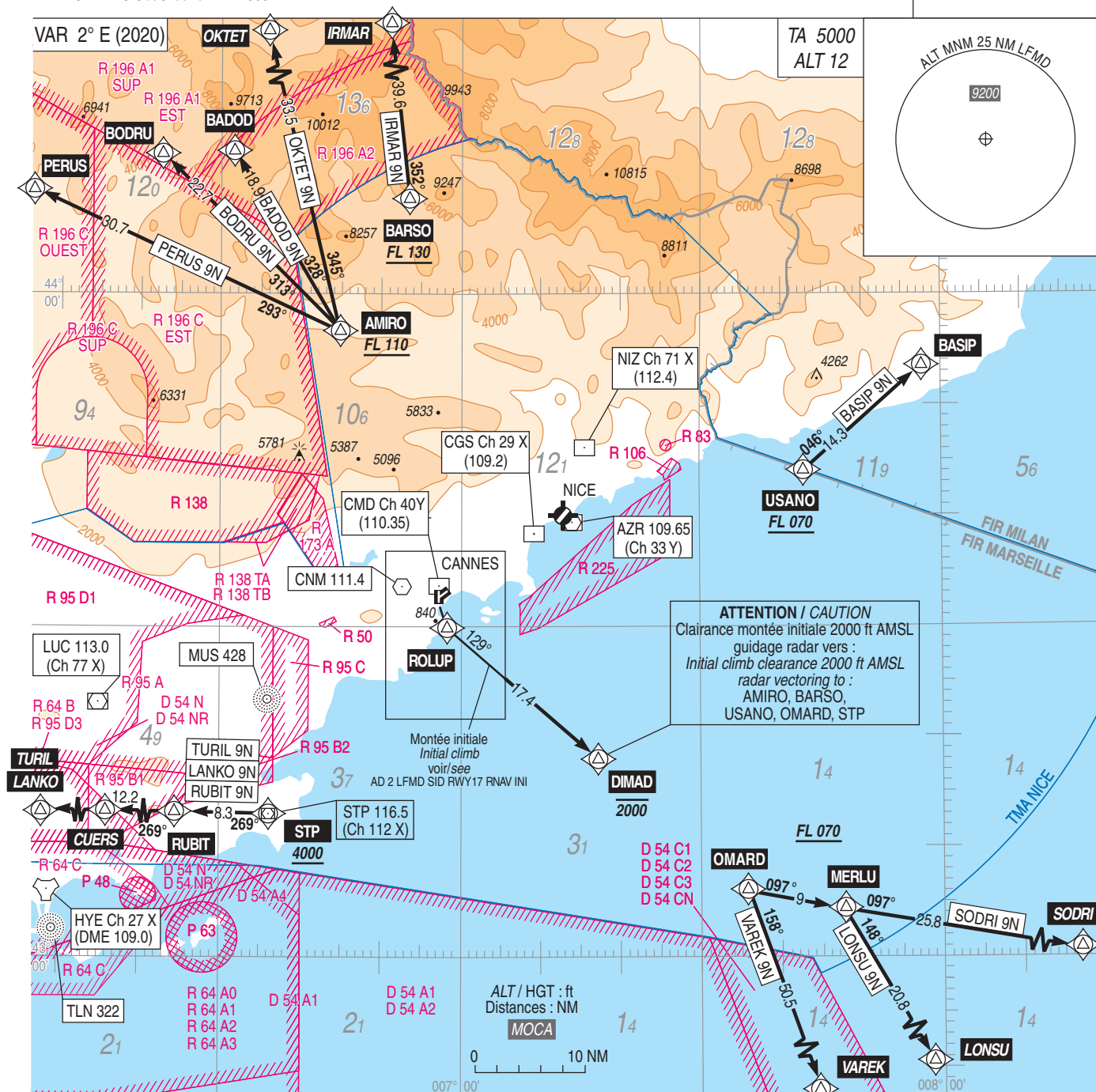


Panne radiocommunication
Voir AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV

Radiocommunication failure
See AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV

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

ATIS CANNES 130.480

APP : NICE Approche/Approach 120.655 (I)
NICE Départ/Departure 130.830 (H) - 125.580 (s)TWR : CANNES Tour/Tower 118.625
CANNES Sol/Ground 121.805**RNAV 1**
GNSS seulement / only

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

SID RNAV RWY 17			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1 GNSS seulement / only.		
Climb gradient	Abstraction faite de deux obstacles : un arbre d'altitude 73 ft RDL 212° de la DER / 220 m imposant une pente de 15,3 %, et un bâtiment de 85 ft RDL 125° de la DER / 370 m imposant une pente de 9,1 %, la pente théorique de montée initiale est de 6,6 % jusqu'à 900 ft, déterminée par un relief d'altitude 624 ft RDL 180° / 2,3 NM de la DER. Ensuite, la pente théorique minimale de montée de 3,3 % s'applique. <i>If two obstacles are disregarded : a tree 73 ft altitude RDL 212° / 220 m from DER determining climb gradient 15.3 % and a building 85 ft altitude RDL 125° / 370 m from DER determining climb gradient 9.1 %, the theoretical climb gradient is 6.6 % until 900 ft, determined by a ground spot 624 ft RDL 180° / 2.3 NM from DER. Afterwards, the minimal theoretical climb gradient of 3.3 % applies.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP.		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
PERUS 9N	Monter RM 155° jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage radar jusqu'à AMIRO au FL110 MNM, puis PERUS. <i>Climb MAG 155° until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for radar vectoring until AMIRO at FL110 MNM, then PERUS.</i>	2000 ft AMSL	
BODRU 9N	Monter RM 155° jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage radar jusqu'à AMIRO au FL110 MNM, puis BODRU. <i>Climb MAG 155° until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for radar vectoring until AMIRO at FL110 MNM, then BODRU.</i>	2000 ft AMSL	
BADOD 9N	Monter RM 155° jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage radar jusqu'à AMIRO au FL110 MNM, puis BADOD. <i>Climb MAG 155° until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for radar vectoring until AMIRO at FL110 MNM, then BADOD.</i>	2000 ft AMSL	
OKTET 9N	Monter RM 155° jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage radar jusqu'à AMIRO au FL110 MNM, puis OKTET. <i>Climb MAG 155° until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for radar vectoring until AMIRO at FL110 MNM, then OKTET.</i>	2000 ft AMSL	
IRMAR 9N	Monter RM 155° jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage radar jusqu'à BARSO au FL130 MNM, puis IRMAR. <i>Climb MAG 155° until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for radar vectoring until BARSO at FL130 MNM, then IRMAR.</i>	2000 ft AMSL	
BASIP 9N	Monter RM 155° jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage radar jusqu'à USANO au FL070 MNM, puis BASIP. <i>Climb MAG 155° until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for radar vectoring until USANO at FL070 MNM, then BASIP.</i>	2000 ft AMSL	

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

SID RNAV RWY 17			
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
VAREK 9N	Monter RM 155° jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage radar jusqu'à OMARD, puis VAREK. <i>Climb MAG 155° until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for radar vectoring until OMARD, then VAREK.</i>	2000 ft AMSL	
LONSU 9N	Monter RM 155° jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage radar jusqu'à OMARD, puis MERLU puis LONSU. <i>Climb MAG 155° until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for radar vectoring until OMARD, then MERLU then LONSU.</i>	2000 ft AMSL	
SODRI 9N	Monter RM 155° jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage radar jusqu'à OMARD, puis MERLU puis SODRI. <i>Climb MAG 155° until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for radar vectoring until OMARD, then MERLU then SODRI.</i>	2000 ft AMSL	
RUBIT 9N	Monter RM 155° jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage radar jusqu'à STP à 4000 ft MNM, puis RUBIT. <i>Climb MAG 155° until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for radar vectoring until STP at 4000 ft MNM, then RUBIT.</i>	2000 ft AMSL	
TURIL 9N	Monter RM 155° jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage radar jusqu'à STP à 4000 ft MNM, puis RUBIT puis TURIL. <i>Climb MAG 155° until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for radar vectoring until STP at 4000 ft MNM, then RUBIT then TURIL.</i>	2000 ft AMSL	
LANKO 9N	Monter RM 155° jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage radar jusqu'à STP à 4000 ft MNM, puis CUERS puis LANKO. <i>Climb MAG 155° until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for radar vectoring until STP at 4000 ft MNM, then CUERS then LANKO.</i>	2000 ft AMSL	

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

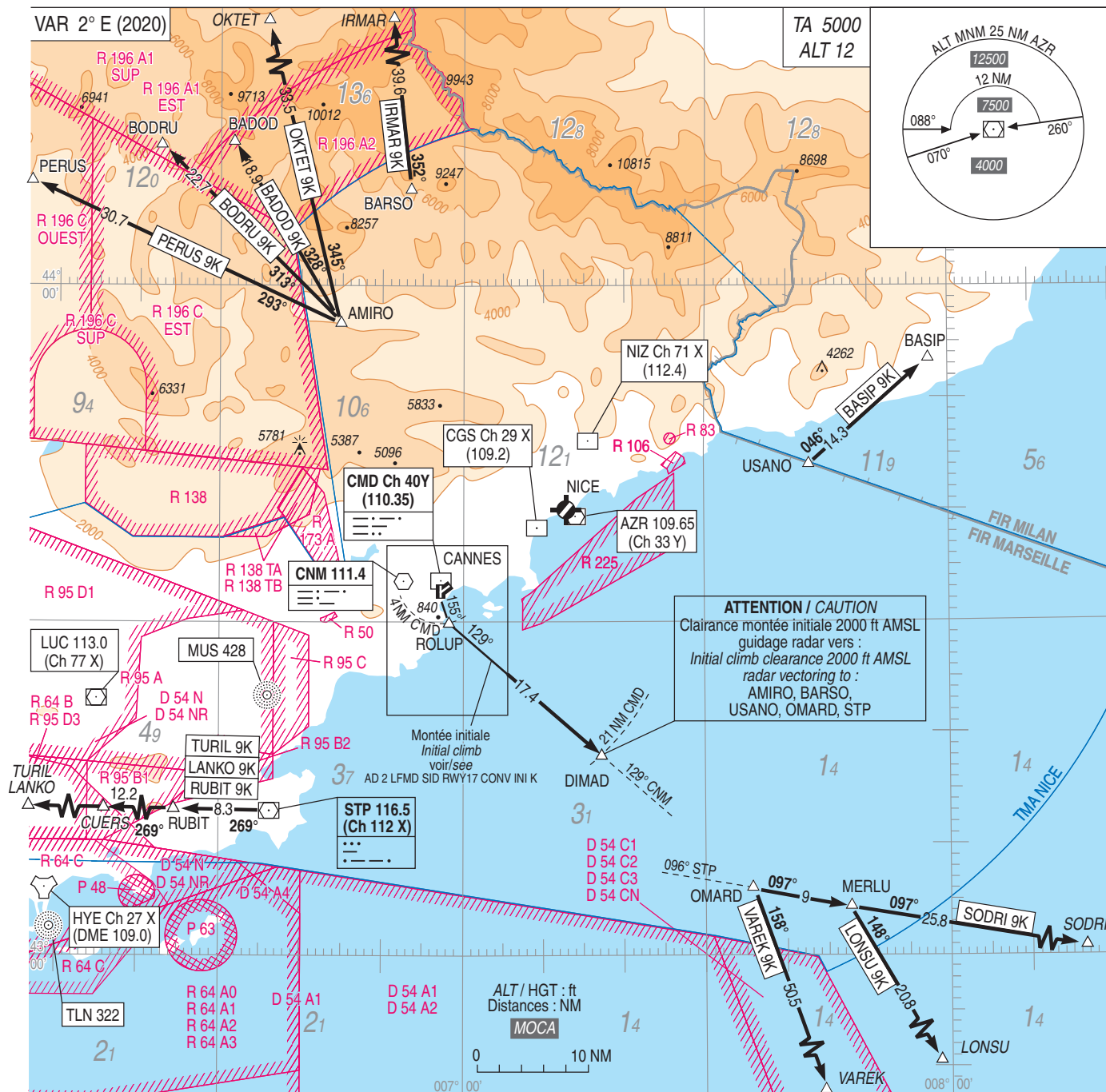
ATIS CANNES 130.480

APP : NICE Approche/Approach 120.655 (I)

NICE Départ/Departure 130.830 (H) - 125.580 (S)

TWR : CANNES Tour/Tower 118.625

CANNES Sol/Ground 121.805

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

- En VMC : - avant guidage radar, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
- après guidage radar, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.
- En IMC : - avant guidage radar, poursuivre le vol jusqu'à DIMAD via ROLUP au niveau assigné, rejoindre ensuite l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.
- après guidage radar, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

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

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

- VMC : - before radar vectoring, turn around to land at the aerodrome.
- after radar vectoring, join SID as directly as possible.
- IMC : - before radar vectoring, proceed DIMAD via ROLUP at the cleared level then join SID as directly as possible.
- after radar vectoring, join SID as directly as possible.

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

CANNES MANDELIEU
SID RWY 17 “K” via DIMAD**Pentes :**

- ATS : 6 % jusqu'au FL 100.
- théorique de montée : des arbres (altitude 65 ft) très proches de la DER RWY 17 imposent une pente de 15 %. Abstraction faite de ces arbres, la pente théorique est de 7,5 % jusqu'à 1000 ft. Elle est imposée par le relief : 840 ft (Théoule) surmonté de végétation et situé à 4496 m de la DER.

DEP INI RWY 35 ou 04 (de jour uniquement, avec plafond $\geq$ 2000 ft et VIS $\geq$ 5 km) : rejoindre par virage à droite avec repérage visuel au sol le RDL 129° CNM 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), monter à 2000 ft AMSL.

DEP INI 22 : rejoindre par virage à gauche dès que possible, avec repérage visuel du sol le RDL 129° CNM 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), monter à 2000 ft AMSL.

Remarque :

Départs à destination de la Corse :

- Hélices : RFL 130 MAX, excepté destination LFKF : RFL 190 MAX.
- Réacteurs : RFL 190 MAX, excepté destination LFKC : RFL 130 MAX.

Gradients :

- ATS : 6 % up to FL 100.
- theoretical climb gradient : due to the close proximity of trees (65 ft altitude) to the DER RWY 17 necessitates a 15 % slope. If the trees were not present then in theory the slope is 7.5 % until 1000 ft. The slope is necessary due to terrain : 840 ft (Théoule) covered by vegetation and located 4496 m from the DER.

INI DEP RWY 35 or 04 (daytime only, with ceiling $\geq$ 2000 ft and visibility $\geq$ 5 km) : proceed right turn to join RDL 129° CNM (MAG 129°) using visual ground reference and remaining within the limits of the visual manoeuvring area without prescribed track corresponding to the aircraft category (visual manoeuvring area is prohibited in west of the runway 17/35). Follow RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD (D 21 CMD), climb up to 2000 ft AMSL.

INI DEP 22 : proceed left turn as soon as possible, RDL 129° CNM (MAG 129°) using visual ground reference and remaining within the limits of the visual manoeuvring area without prescribed track corresponding to the aircraft category (visual manoeuvring area is prohibited in west of the runway 17/35). Follow RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD (D 21 CMD), climb up to 2000 ft AMSL.

Remark :

Departures to Corsica :

- Propellers : RFL 130 MAX, except for LFKF : RFL 190 MAX.
- Jet engines : RFL 190 MAX, except for LFKC : RFL 130 MAX.

SID	Itinéraires / Routes (1) Ne pas tourner avant l'extrémité de piste / Do not turn before reaching the end of the runway.	CLR montée initiale Initial Climb CLR
BASIP 9K	Monter RM 155° (1) : A ROLUP (D4 CMD) à gauche RDL 129° CNM (RM 129°) jusqu'à DIMAD, monter à 2000 ft AMSL. A DIMAD guidage radar pour rejoindre USANO, puis BASIP. <i>Climb MAG 155° (1) : At ROLUP (D4 CMD) to the left RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD, climb 2000 ft AMSL. At DIMAD radar guidance to proceed to USANO, then BASIP.</i>	2000 ft AMSL
SODRI 9K	Monter RM 155° (1) : A ROLUP (D4 CMD) à gauche RDL 129° CNM (RM 129°) jusqu'à DIMAD, monter à 2000 ft AMSL. A DIMAD guidage radar pour rejoindre OMARD, MERLU, puis SODRI. <i>Climb MAG 155° (1) : At ROLUP (D4 CMD) to the left RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD, climb 2000 ft AMSL. At DIMAD radar guidance to proceed to OMARD, MERLU, then SODRI.</i>	2000 ft AMSL
VAREK 9K	Monter RM 155° (1) : A ROLUP (D4 CMD) à gauche RDL 129° CNM (RM 129°) jusqu'à DIMAD, monter à 2000 ft AMSL. A DIMAD guidage radar pour rejoindre OMARD, puis VAREK. <i>Climb MAG 155° (1) : At ROLUP (D4 CMD) to the left RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD, climb 2000 ft AMSL. At DIMAD radar guidance to proceed to OMARD, then VAREK.</i>	2000 ft AMSL
RUBIT 9K RFL < 115 Réservé / reserved destination LFTH	Monter RM 155° (1) : A ROLUP (D4 CMD) à gauche RDL 129° CNM (RM 129°) jusqu'à DIMAD, monter à 2000 ft AMSL. A DIMAD guidage radar pour rejoindre STP, puis RUBIT. <i>Climb MAG 155° (1) : At ROLUP (D4 CMD) to the left RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD, climb 2000 ft AMSL. At DIMAD radar guidance to proceed to STP, then RUBIT.</i>	2000 ft AMSL
TURIL 9K RFL > 195	Monter RM 155° (1) : A ROLUP (D4 CMD) à gauche RDL 129° CNM (RM 129°) jusqu'à DIMAD, monter à 2000 ft AMSL. A DIMAD guidage radar pour rejoindre STP, puis TURIL. <i>Climb MAG 155° (1) : At ROLUP (D4 CMD) to the left RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD, climb 2000 ft AMSL. At DIMAD radar guidance to proceed to STP, then TURIL.</i>	2000 ft AMSL
LANKO 9K RFL < 195	Monter RM 155° (1) : A ROLUP (D4 CMD) à gauche RDL 129° CNM (RM 129°) jusqu'à DIMAD, monter à 2000 ft AMSL. A DIMAD guidage radar pour rejoindre STP, puis CUERS, puis LANKO. <i>Climb MAG 155° (1) : At ROLUP (D4 CMD) to the left RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD, climb 2000 ft AMSL. At DIMAD radar guidance to proceed to STP, then CUERS, then LANKO.</i>	2000 ft AMSL
PERUS 9K RFL > 135	Monter RM 155° (1) : A ROLUP (D4 CMD) à gauche RDL 129° CNM (RM 129°) jusqu'à DIMAD, monter à 2000 ft AMSL. A DIMAD guidage radar pour rejoindre AMIRO, puis PERUS. <i>Climb MAG 155° (1) : At ROLUP (D4 CMD) to the left RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD, climb 2000 ft AMSL. At DIMAD radar guidance to proceed to AMIRO, then PERUS.</i>	2000 ft AMSL
BODRU 9K RFL > 195	Monter RM 155° (1) : A ROLUP (D4 CMD) à gauche RDL 129° CNM (RM 129°) jusqu'à DIMAD, monter à 2000 ft AMSL. A DIMAD guidage radar pour rejoindre AMIRO, puis BODRU. <i>Climb MAG 155° (1) : At ROLUP (D4 CMD) to the left RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD, climb 2000 ft AMSL. At DIMAD radar guidance to proceed to AMIRO, then BODRU.</i>	2000 ft AMSL
BADOD 9K RFL > 195	Monter RM 155° (1) : A ROLUP (D4 CMD) à gauche RDL 129° CNM (RM 129°) jusqu'à DIMAD, monter à 2000 ft AMSL. A DIMAD guidage radar pour rejoindre AMIRO, puis BADOD. <i>Climb MAG 155° (1) : At ROLUP (D4 CMD) to the left RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD, climb 2000 ft AMSL. At DIMAD radar guidance to proceed to AMIRO, then BADOD.</i>	2000 ft AMSL
OKTET 9K RFL > 195	Monter RM 155° (1) : A ROLUP (D4 CMD) à gauche RDL 129° CNM (RM 129°) jusqu'à DIMAD, monter à 2000 ft AMSL. A DIMAD guidage radar pour rejoindre AMIRO, puis OKTET. <i>Climb MAG 155° (1) : At ROLUP (D4 CMD) to the left RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD, climb 2000 ft AMSL. At DIMAD radar guidance to proceed to AMIRO, then OKTET.</i>	2000 ft AMSL
IRMAR 9K RFL > 195	Monter RM 155° (1) : A ROLUP (D4 CMD) à gauche RDL 129° CNM (RM 129°) jusqu'à DIMAD, monter à 2000 ft AMSL. A DIMAD guidage radar pour rejoindre BARSO, puis IRMAR. <i>Climb MAG 155° (1) : At ROLUP (D4 CMD) to the left RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD, climb 2000 ft AMSL. At DIMAD radar guidance to proceed to BARSO, then IRMAR.</i>	2000 ft AMSL
LONSU 9K	Monter RM 155° (1) : A ROLUP (D4 CMD) à gauche RDL 129° CNM (RM 129°) jusqu'à DIMAD, monter à 2000 ft AMSL. A DIMAD guidage radar pour rejoindre OMARD, MERLU, puis LONSU. <i>Climb MAG 155° (1) : At ROLUP (D4 CMD) to the left RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD, climb 2000 ft AMSL. At DIMAD radar guidance to proceed to OMARD, MERLU, then LONSU.</i>	2000 ft AMSL

ATIS CANNES 130.480
 APP : NICE Approche/Approach 120.655 (I)
 NICE Départ/Departure 130.830 (H) - 125.580 (S)
TWR : CANNES Tour/Tower 118.625
 CANNES Sol/Ground 121.805



Initial DEP RWY 17 "K" via DIMAD :
Climb MAG 155° (do not turn before reaching DER).
At ROLUP (D4 CMD) turn left RDL 129° CNM (MAG 129°) to DIMAD.
Climb up to 2000 AMSL.

CARTE D'AERODROME

Aerodrome chart

ATIS : 130.480 ☎ 04 92 19 94 92

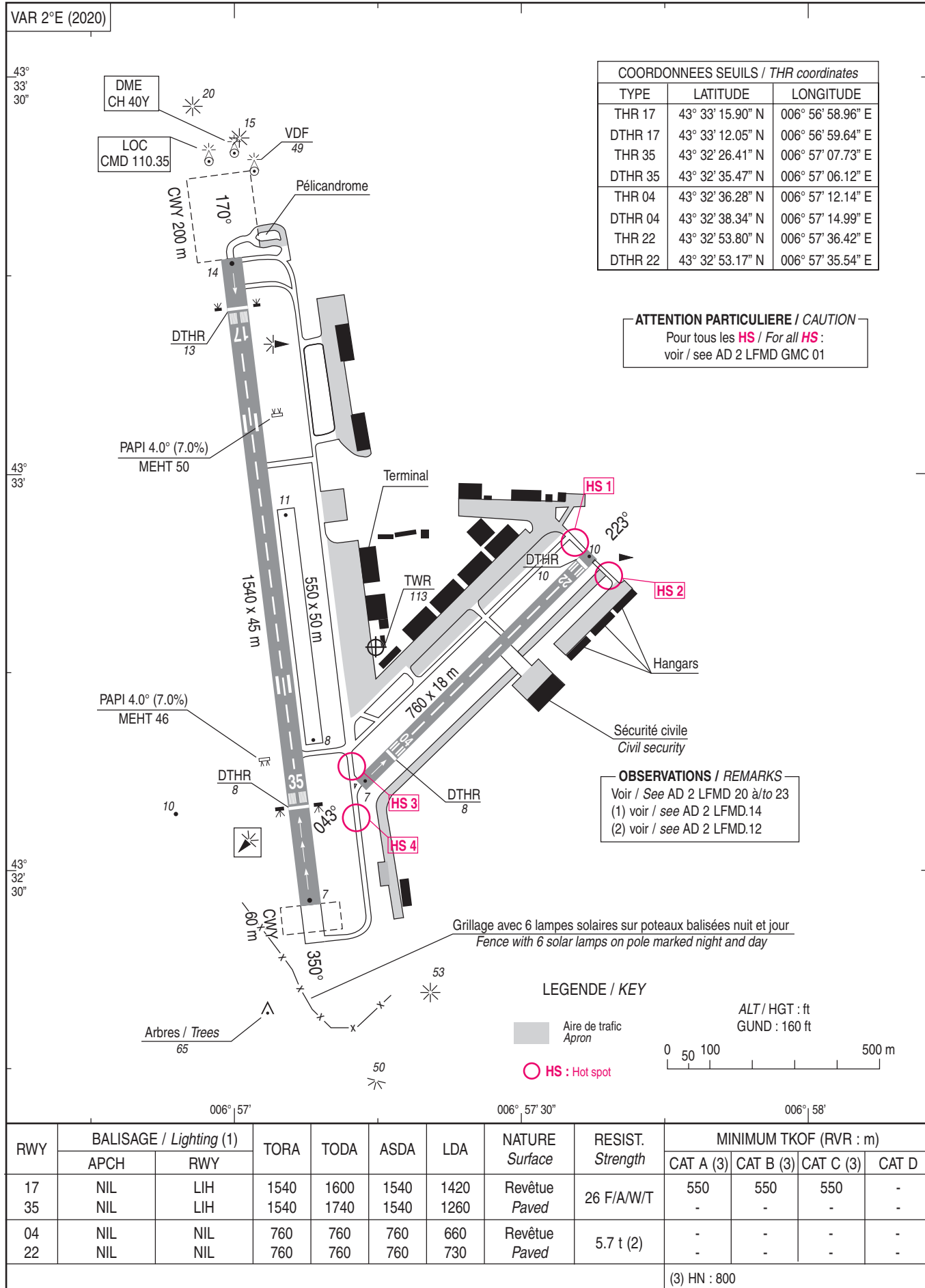
GND (SOL) : 121.805

(OPS : 131.575)

CANNES MANDELIEU

43 32 47 N - 006 57 15 E

ALT AD : 14 (1 hPa)



POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

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

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

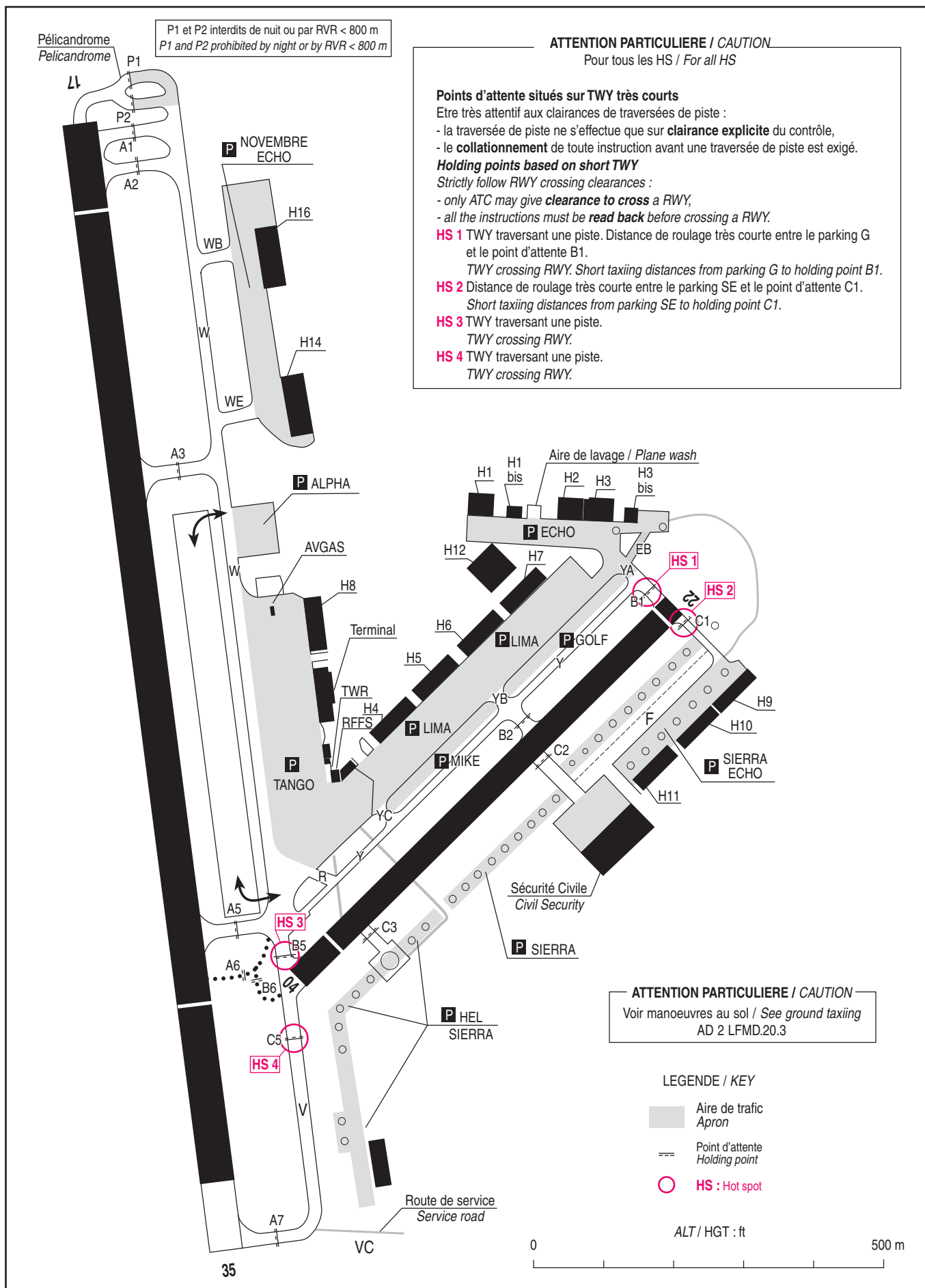
Waypoints / Procedures main fixes

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

MOUVEMENTS A LA SURFACE

Ground movements

CANNES MANDELIEU



CANNES MANDELIEU

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

FNA **RNP** A RWY 17

RNP APCH	VAR 2°E (2020)
----------	----------------------

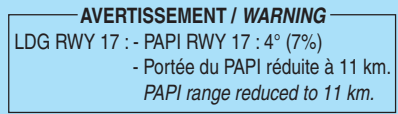


Figure 1 is a timeline diagram illustrating the progression of the MDA program from 1986 to 2000. The timeline is marked with vertical dashed lines at 2.7, 5.7, and 10.2 years. Above the timeline, the program phases are labeled: MAPT MD17A (from 0 to 2.7 years), FAF FD17A (from 2.7 to 5.7 years), and IF OBOTA (from 5.7 to 10.2 years). Below the timeline, the corresponding time points are listed: 0, 2.7, 5.7, and 10.2. The timeline is labeled 'MDA' and '2000 (1986)'.

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

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

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

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

FNA RNP A RW17												
RMK	no descent at FAF due to intermediate altitude = MDA							MAG VAR 2020 2,3 E			REF NAVAIID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNIM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
APCH	IF	OBOTA	-	-	-	-	-	2000	2000	-	-	RNP APCH
	TF	FD17A	-	346	348.4	5.0	-	2000	2000	-	-	RNP APCH
	TF	MD17A	Yes	346	348.4	3.7	-	-	-	-	-3.0 / -	RNP APCH
	DF	MD410	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	MD412	-	166	168.4	8.6	-	-	-	160	-	RNP APCH
	TF	MD504	-	256	258.5	3.8	-	-	-	170	-	RNP APCH
HLDG	TF	MD414	-	346	348.4	3.0	-	-	2000	-	-	RNP APCH
	-	MD414	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PRECODING RNP A RWY 17

RNP A RWY 17												
RMK	no descent at FAF due to intermediate altitude = MDA							MAG VAR 2020 2,3° E			REF NAVID : -	
	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNIM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	-	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	INLOV	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NEKIP	IF	IF	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	220	1.0
	TF	TF	MD403	-	121	122.8	5.5	-	-	-	-	1.0
	TF	TF	MD404	-	093	095.3	10.2	-	FL 060	-	-	1.0
	TF	TF	MD405	-	059	061.5	7.6	-	3000	-	-	1.0
	TF	TF	OBOTA	-	059	061.5	6.8	-	2000	2000	-	1.0
INA INLOV	IF	IF	INLOV	-	-	-	-	-	4000	-	220	1.0
	TF	TF	MD503	-	262	264.1	22.0	-	-	-	-	1.0
	TF	TF	MD504	-	276	277.8	16.0	-	3000	-	170	1.0
	TF	TF	OBOTA	-	346	348.4	4.0	-	2000	2000	-	1.0
	IF	IF	OBOTA	-	-	-	-	-	2000	2000	-	1.0
APCH	TF	TF	FD17A	-	346	348.4	4.5	-	2000	2000	-	1.0
	TF	TF	MD17A	Yes	346	348.4	3.0	-	-	-	-	0.3
	DF	DF	MD410	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
	TF	TF	MD412	-	166	168.4	8.6	-	-	-	160	1.0
	TF	TF	MD504	-	256	258.5	3.8	-	-	-	170	1.0
HLDG	TF	TF	MD414	Yes	346	348.4	3.0	-	-	2000	-	1.0
	-	-	MD414	-	-	-	-	-	-	-	-	-

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

CANNES MANDELIEU

INA RNAV (GNSS) INLOV

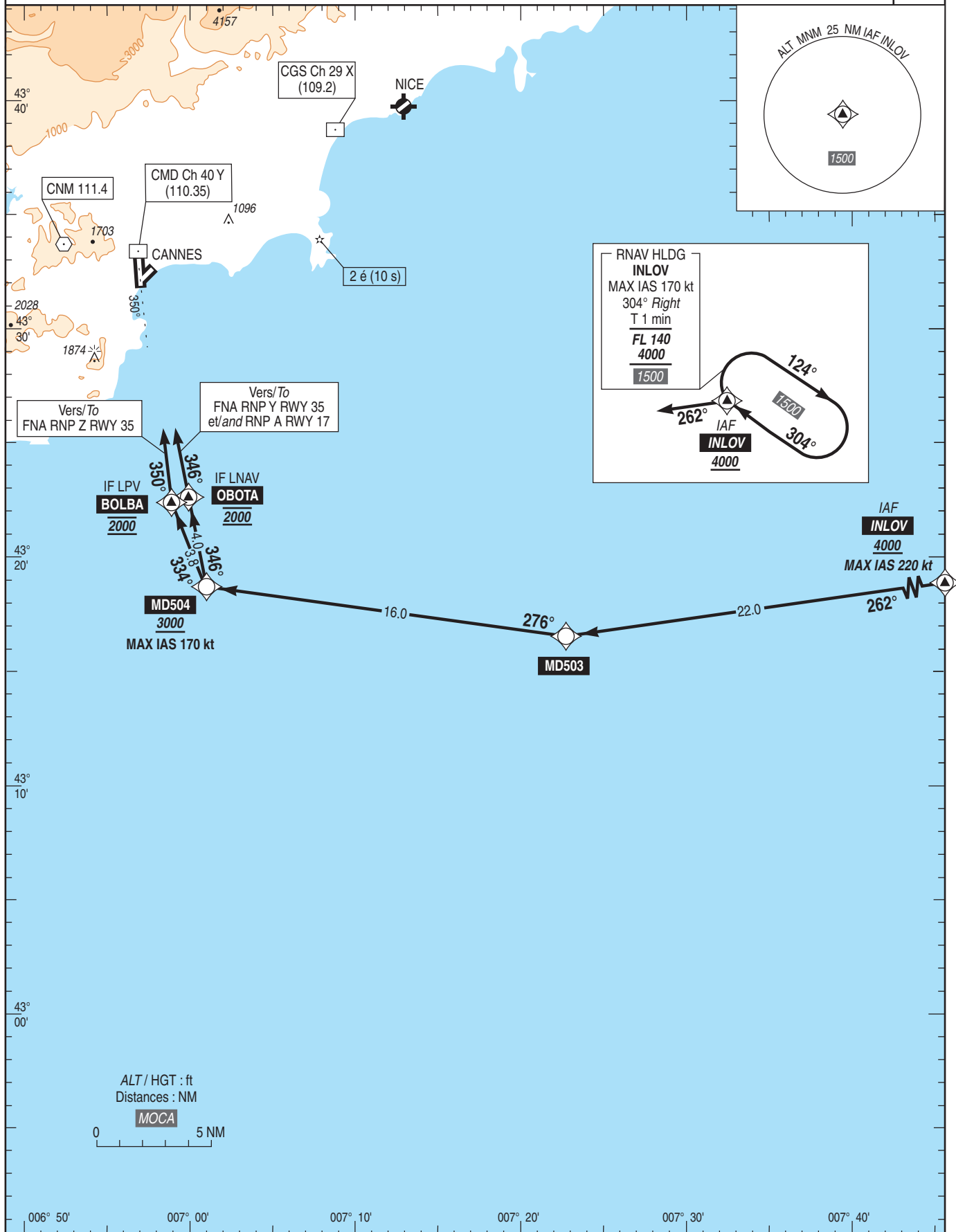
ATIS CANNES : 130.480

APP : NICE Approche/Approach : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)

TWR : CANNES Tour/Tower : 118.625

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

VAR
2°E
(20)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

CANNES MANDELIEU

INA RNAV (GNSS) NEKIP

ATIS CANNES : 130.480

APP : NICE Approche / Approach : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)

TWR : CANNES Tour / Tower : 118.625

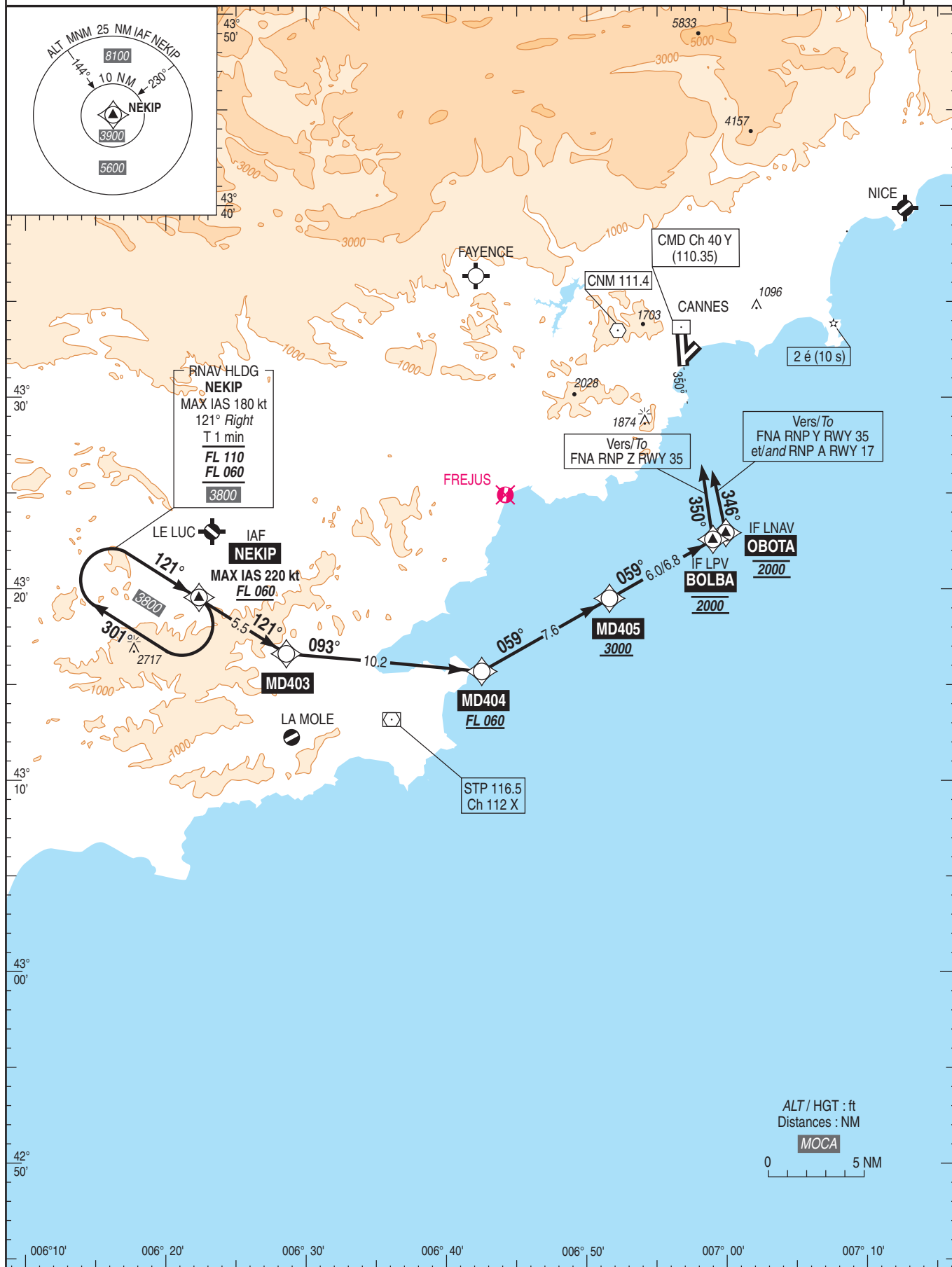
(1) Secteur Ouest / West Sector

(2) Secteur Est / East Sector

VAR

2°E

(20)



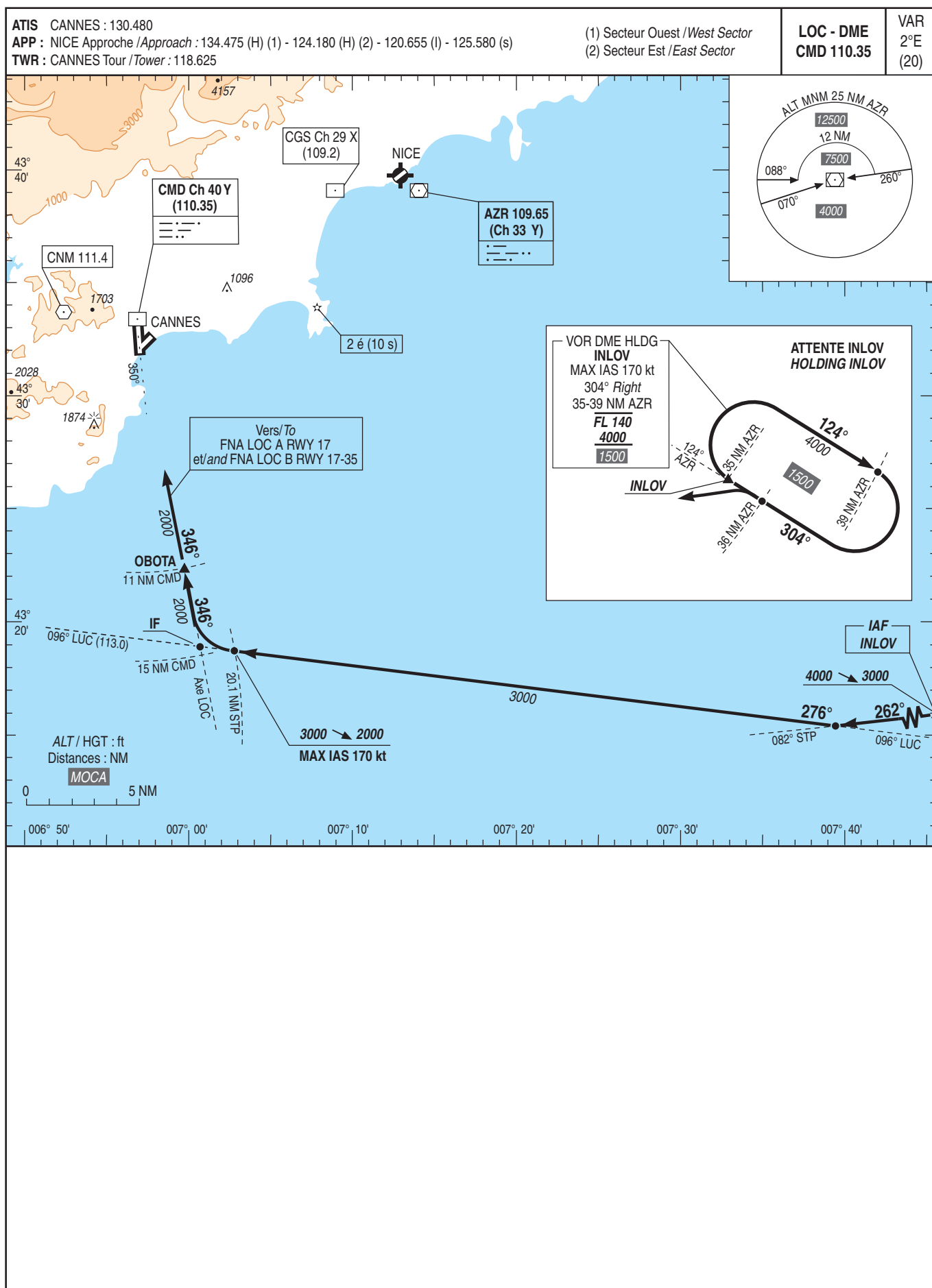
APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

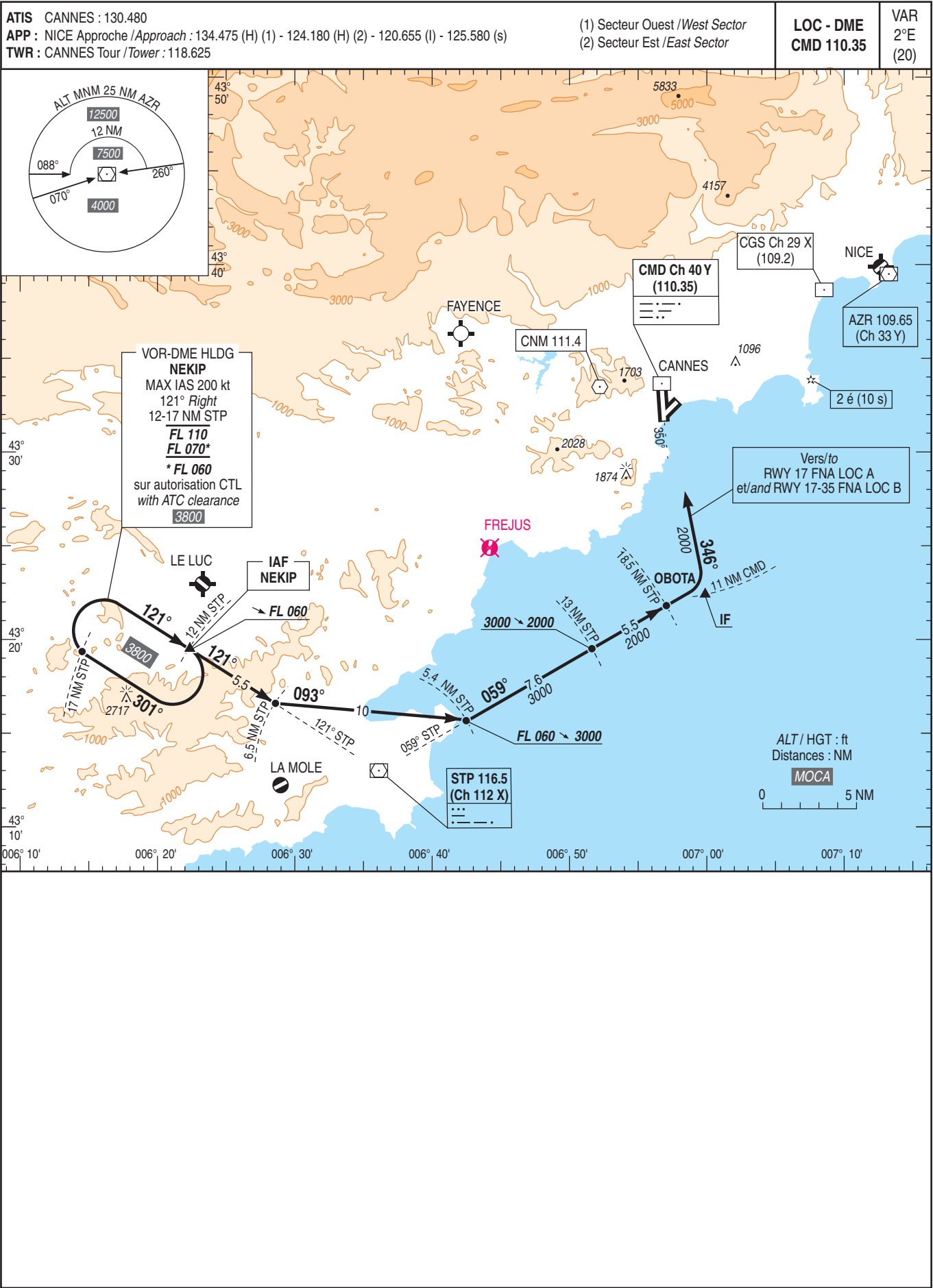
CANNES MANDELIEU

INA LOC INLOV



APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C

CANNES MANDELIEU
INA LOC NEKIP



CANNES MANDELIEU

CAT A B C

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

FNA LOC A RWY 17

ATIS CANNES : 130.480

APP: NICE Approche /Approach : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)

TWR : CANNES Tour / Tower : 118.625

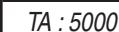
(1) Secteur Ouest / *West Sector*

(2) Secteur Est / *East Sector*

VAR

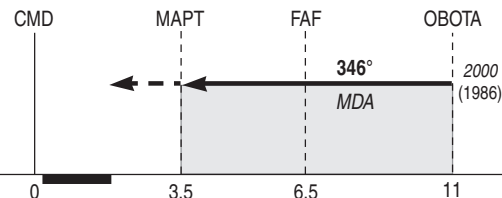
2°E

(2020)



En cas de panne radio, direct INLOV pour intégrer l'attente à 2000 (1986).

In case of radio failure, direct to INLOV to join holding at 2000 (1986).



DME CMD ← (NM)

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

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT A RWY 17 (1) Suite/After LOC A	
	MDA (H)	VIS
A B C	2000 (1990)	5000

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

CANNES MANDELIEU

Instrument approach

CAT A B C

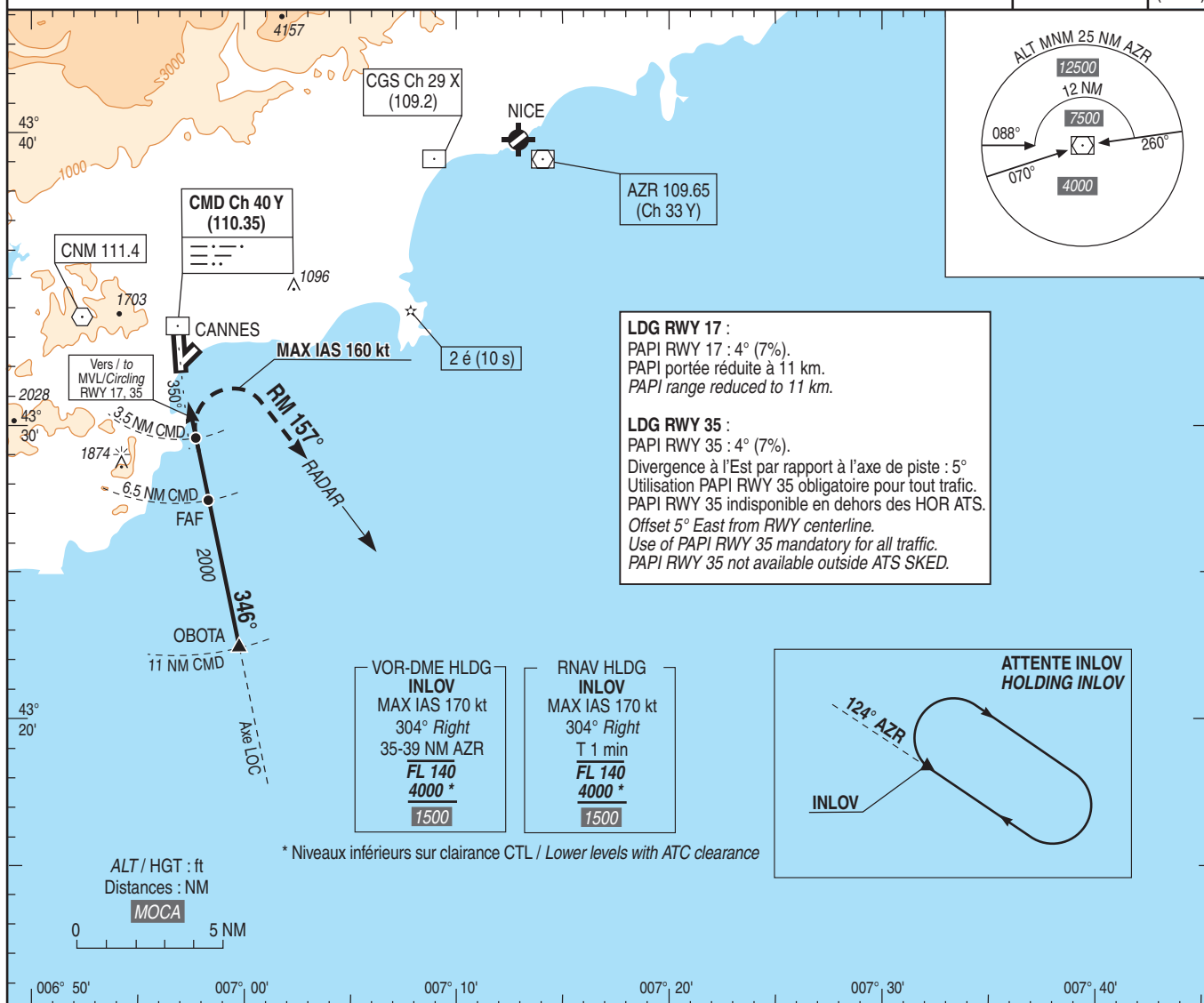
ALT AD : 14 (1 hPa)

FNA LOC B RWY 17 et/and 35

ATIS CANNES : 130.480

APP : NICE Approche / Approach : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (S)

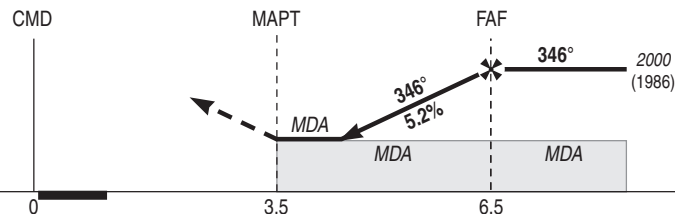
TWR : CANNES Tour / Tower : 118.625

(1) Secteur Ouest / West Sector
(2) Secteur Est / East SectorLOC - DME
CMD 110.35VAR
2°E
(2020)

TA : 5000

API : Au **MAPT**, tourner à **droite (MAX IAS 160 kt)** à **2000** (1986) RM 157°
puis suivre les instructions du contrôle.
En cas de panne radio, direct INLOV pour intégrer l'attente à 2000 (1986).

Missed APCH : At **MAPT**, **turn right (MAX IAS 160 kt)** at **2000** (1986)
MAG route 157°, then follow ATC instructions.
In case of radio failure, direct to INLOV to join holding at 2000 (1986).



DME CMD ← (NM)

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

REF HGT : ALT AD

CAT	MVL / Circling ⁽³⁾⁽⁴⁾ RWY 17 et/and 35		DME CMD		
	MDA (H)	VIS	NM	4	5
A	1190 (1180)	5000	ALT	1200	1520
B	1220 (1200)		(HGT)	(1186)	(1506)
C	1500 (1480)				1840

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

VSP (ft/min)

Non disponible / Not available

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 14 (1hPa), DTHR : 13

CANNES MANDELIEU

VPT A RWY 17

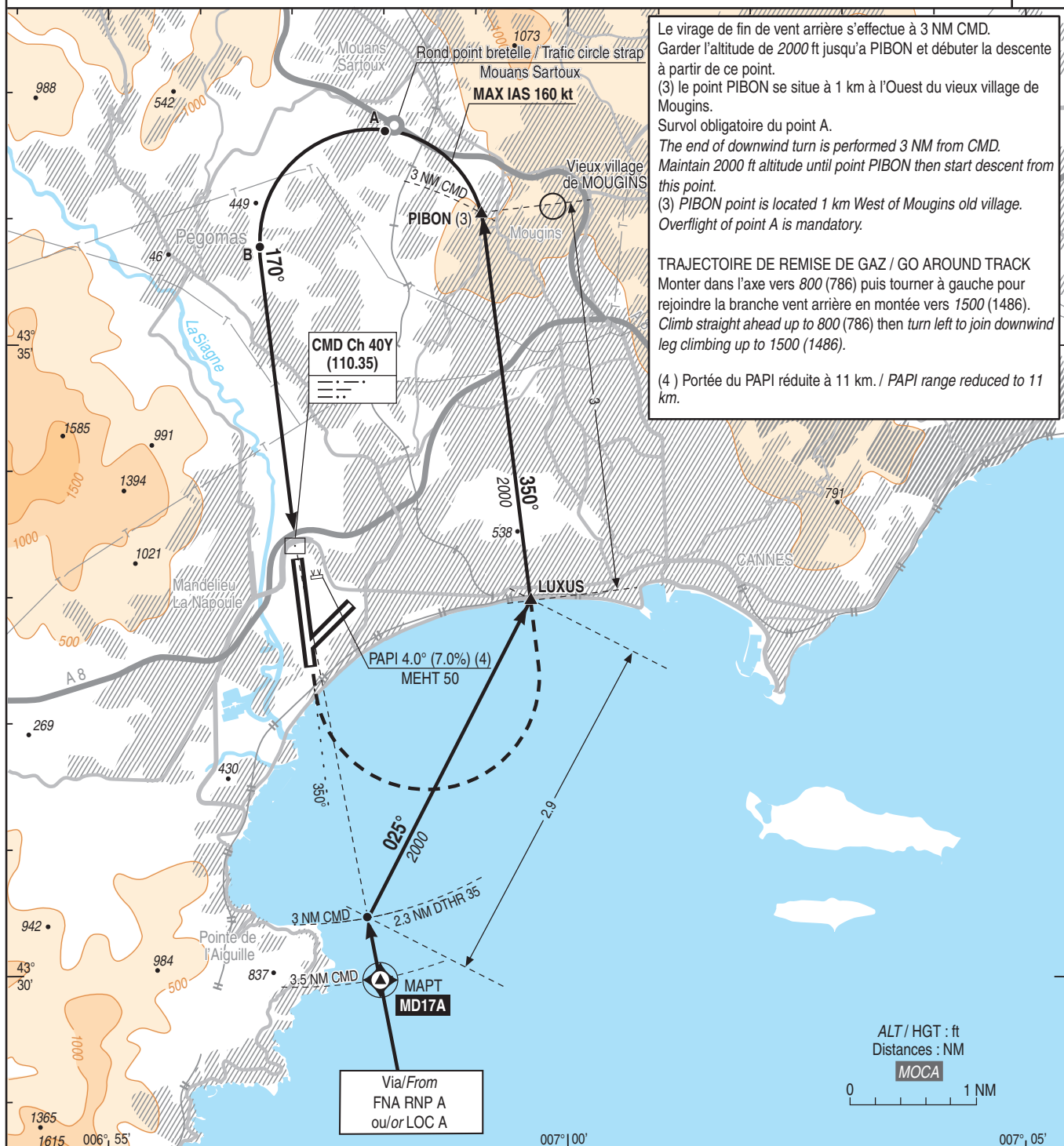
ATIS CANNES : 130.480

APP : NICE Approche / Approach : 134.475 (H) (1)- 124.180 (H) (2)- 120.655 (I) - 125.580 (s)

TWR : CANNES Tour / Tower : 118.625

(1) Secteur Ouest / West Sector

(2) Secteur Est / East Sector

VAR
2°E
(2020)

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

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT suite/after RNP A ou / or LOC A		DME CMD (NM) DTHR (NM)	DTHR DME CMD	1170 (1156)	170° PAPI 4.0° (7%)	B
	MDA (H)	VIS					
A B C	2000 (1990)	5000					

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

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

CANNES MANDELIEU

FNA RNP Y RWY 35

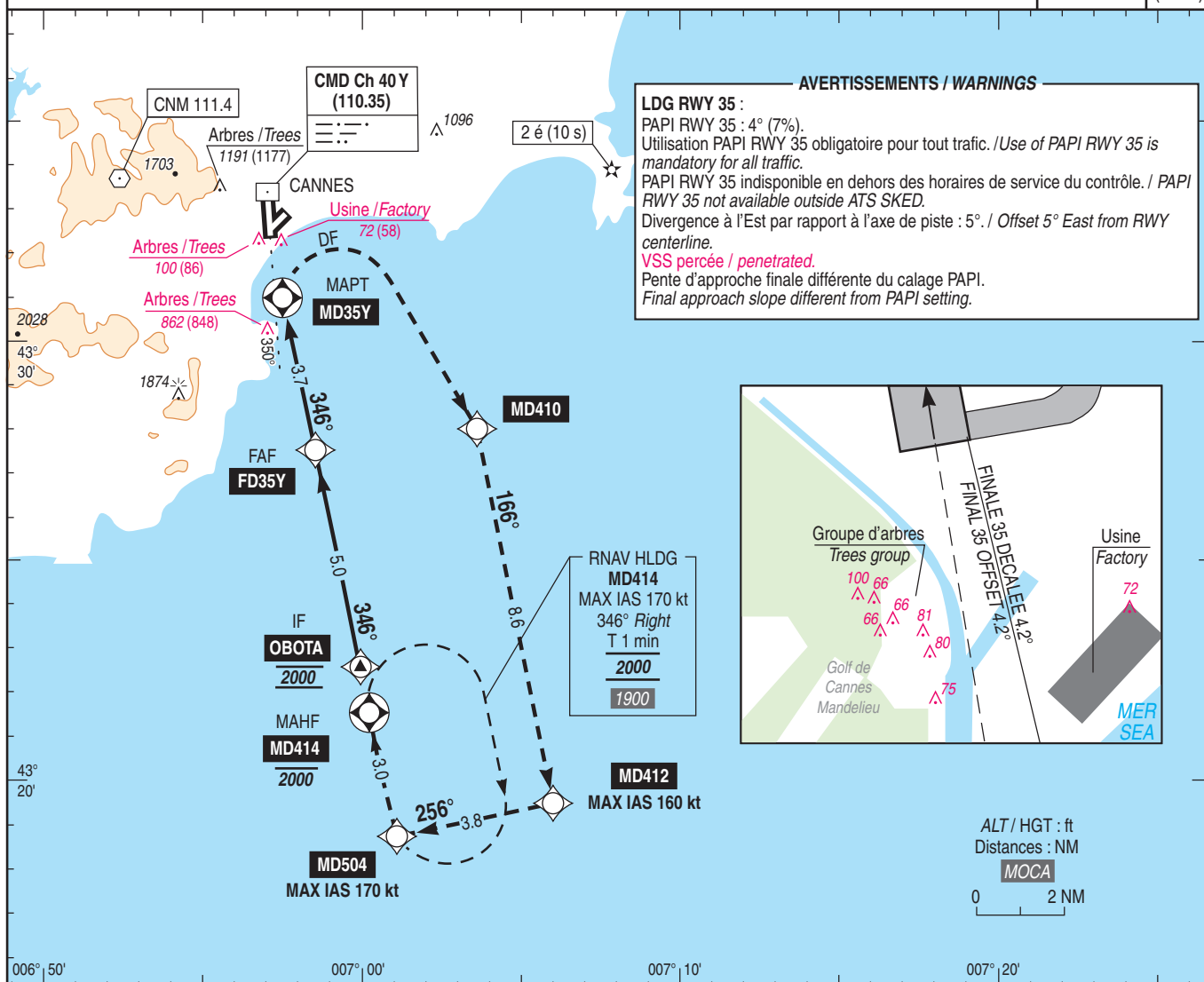
ATIS CANNES : 130.480

APP : NICE Approche / Approach : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (S)

TWR : CANNES Tour / Tower : 118.625

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

RNP APCH

VAR
2°E
(2020)

TA : 5000

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

Missed APCH : At **MAPT**, turn **right** direct to **MD410** climbing to **2000** (1986), then proceed to **MD412** (**MAX IAS 160 kt**), then proceed to **MD504** (**MAX IAS 170 kt**), then enter **MD414** holding pattern or proceed according to ATC.
Climb up to **1600** (1586) prior to level acceleration.

DTHR 35 ← (NM)

MD35Y ← (NM)

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

REF HGT : ALT AD

CAT	LNAV			MVL / Circling RWY 17 (3) (4) (5) (6)			DIST MD35Y			
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS		NM	1	2	3
A		2400		1180 (1170)	3200		ALT	1020	1390	1760
B	980 (970)	2400	963	1250 (1240)	3200		(HGT)	(1006)	(1376)	(1746)
C		3200		1560 (1550)	5000					

Observations / Remarks : (3) PAPI RWY 17 : 4° (7%). PAPI portée réduite à 11 km. / PAPI range reduced to 11 km.

(4) MVL interdites quand VPT en service / Circling prohibited when VPT is in force. (5) MVL interdites à l'Ouest de la piste 17/35 / Circling prohibited West of RWY 17/35. (6) HJ seulement / Daytime only.

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

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

PRECODING RNP Y RWY 35

RNP Y RW35												
RMK	GNSS only				MAG VAR 2020 2,3° E				REF NAV AID : -			
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNMM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	INLOV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NEKIP	IF	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	220	-	1.0
	TF	MD403	-	121	122.8	5.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	MD404	-	093	095.3	10.2	-	FL 060	-	-	-	1.0
	TF	MD405	-	059	061.5	7.6	-	3000	-	-	-	1.0
	TF	OBOTA	-	059	061.5	6.8	-	2000	2000	-	-	1.0
INA INLOV	IF	INLOV	-	-	-	-	-	4000	-	220	-	1.0
	TF	MD503	-	262	264.1	22.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	MD504	-	276	277.8	16.0	-	3000	-	170	-	1.0
	TF	OBOTA	-	346	348.4	4.0	-	2000	2000	-	-	1.0
	IF	OBOTA	-	-	-	-	-	2000	2000	-	-	1.0
APCH	TF	FD35Y	-	346	348.4	5.0	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	MD35Y	Yes	346	348.4	3.7	-	-	-	-	-3.5°	0.3
	DF	MD410	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	MD412	-	166	168.4	8.6	-	-	-	160	-	1.0
	TF	MD504	-	256	258.5	3.8	-	-	-	170	-	1.0
HLDG	TF	MD414	Yes	346	348.4	3.0	-	-	2000	-	-	1.0
	-	MD414	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

CANNES MANDELIEU

Instrument approach

CAT A B C

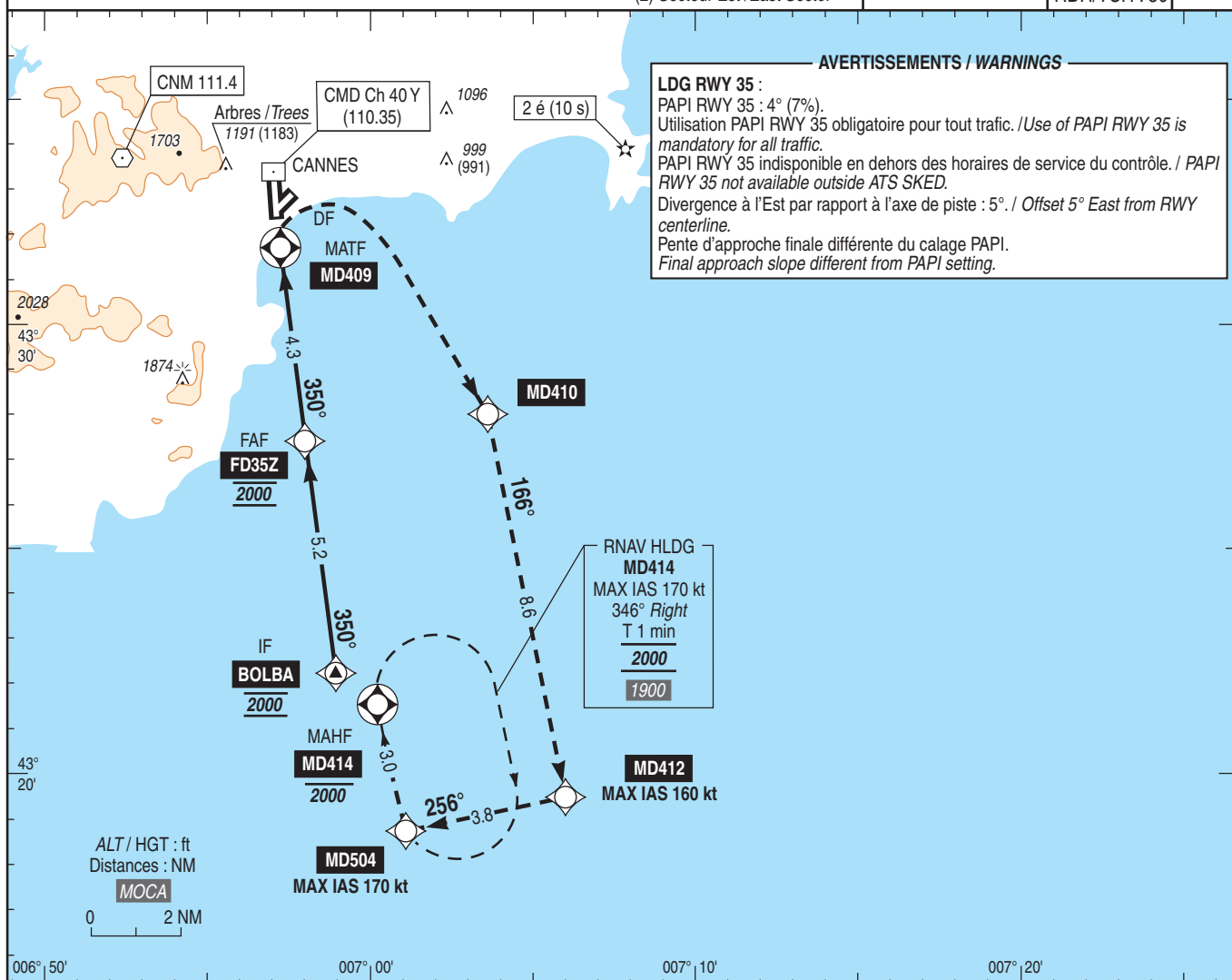
ALT AD : 14, DTHR : 8 (1 hPa)

FNA RNP Z RWY 35 (LPV ONLY)

ATIS CANNES : 130.480

APP : NICE Approche / Approach : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (S)

TWR : CANNES Tour / Tower : 118.625

(1) Secteur Ouest / West Sector
(2) Secteur Est / East SectorRNP APCH
LPV seulement / onlyEGNOS
CH 75369
E35A
RDH/TCH : 50
VAR
2°E
(2020)

TA : 5000

API : A MD409 tourner à droite direct vers MD410 en montée vers 2000 (1992), puis vers MD412 (MAX IAS 160 kt), puis vers MD504 (MAX IAS 170 kt) puis intégrer l'attente MD414 ou suivre les instructions du CTL.

Monter à 1600 (1592) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At MD409, turn right direct to MD410 climbing to 2000 (1992), then proceed to MD412 (MAX IAS 160 kt), then proceed to MD504 (MAX IAS 170 kt) then enter MD414 holding pattern or proceed according to ATC instructions.

DTHR 35 ← (NM)

MD409 ← (NM)

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

REF HGT : ALT DTHR

CAT	LPV			MVL / Circling ⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾ RWY 17	
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	880 (870)	1500	866	1180 (1170)	3200
B	890 (880)	1600	880	1250 (1240)	3200
C	900 (890)	2400	890	1560 (1550)	5000

Observations / Remarks : (3) PAPI RWY 17 : 4° (7%). PAPI portée réduite à 11 km. / PAPI range reduced to 11 km.

(4) MVL interdites à l'Ouest de la piste 17/35 / Circling prohibited West of RWY 17/35. (5) HJ seulement / Daytime only.

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

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

PRECODING RNP Z RWY 35 (LPV ONLY)

RNP Z RW35 (LPV ONLY)												
RMK	GNSS only							MAG VAR 2020 2,3 E			REF NAV AID :-	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNIM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	INLOV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NEKIP	IF	NEKIP	-	-	-	-	-	-	-	220	-	1.0
	TF	MD403	-	121	122.8	5.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	MD404	-	093	095.3	10.2	-	FL 060	-	-	-	1.0
	TF	MD405	-	059	061.5	7.6	-	3000	-	-	-	1.0
	TF	BOLBA	-	059	061.5	6.0	-	2000	2000	-	-	1.0
INA INLOV	IF	INLOV	-	-	-	-	-	4000	-	220	-	1.0
	TF	MD503	-	262	264.1	22.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	MD504	-	276	277.8	16.0	-	3000	-	170	-	1.0
	TF	BOLBA	-	334	336.6	3.8	-	2000	2000	-	-	1.0
	IF	BOLBA	-	-	-	-	-	2000	2000	-	-	1.0
APCH	TF	FD35Z	-	350	352.7	5.2	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	MD409	Yes	350	352.7	4.3	-	-	-	-	-3.5°/50	0.3
	DF	MD410	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	MD412	-	166	168.4	8.6	-	-	-	160	-	1.0
	TF	MD504	-	256	258.5	3.8	-	-	-	170	-	1.0
HLDG	TF	MD414	Yes	346	348.4	3.0	-	-	2000	-	-	1.0
	-	MD414	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

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

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