1 ORGANISME CHARGE DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE

- Le Centre Militaire de Contrôle (CMC) et le Centre de Contrôle d’Essai et de Reception (CCER) assurent les services de la circulation aérienne à l’intérieur de la CTA Rhône dans les limites définies en ENR 5.1

- ISTRES APP assure les services de la CA dans les CTA RHONE 1, 2, 3, 3.1, 4, 5 et 6 et CTR ISTRES 1.1, 1.2 et 1.3.

- Le secteur terminal RHONE CTL au sein d’ISTRES APP assure les services de la CAG IFR dans les limites des CTA et CTR d’Istres hors des limites verticales de l’AWY Y25 et B16.

- ISTRES ESSAIS assure la délivrance des services de la Circulation d’Essai et Réception.

2 CLASSE D’ESPACE

Toutes les CTR ISTRES et CTA RHONES sont de classe D.

3 CALAGE ALTIMETRIQUE

L’altitude de transition pour les CTA est de 5000 ft.
Le niveau de transition est calculé par RHONE CONTRÔLE.

4 PROCEDURES PARTICULIERES

- Trajectoires d’arrivées/départs de l’AD d’ISTRES

- Sud - Sud/Est : MTG ➔ SALIN ➔ ITR.
  si FL < 095, CLR selon lettre d’accord MARSEILLE PROVENCE/CCI.

- Est : CLR selon lettre d’accord MARSEILLE PROVENCE/CMC ISTRES.

- Transits en CTA RHONE

En raison des activités défense les transits en CTA RHONE sont soumis à accord préalable du CMC ISTRES obtenu auprès d’ISTRES APP ou de RHONE CONTRÔLE en CTA 1, 2, 3, 3.1, 4, 5 et 6.

5 PANNE DE COMMUNICATION

Afficher code 7600.
Appliquer la réglementation nationale.

6 SERVICE RADAR

Le Centre Militaire de Contrôle (CMC) et le Centre de Contrôle d’Essai et de Reception (CCER) assurent les services :
- d’information radar.
- de surveillance radar.
- du contrôle et guidage radar conformément à la réglementation nationale à l’intérieur de la CTA qu’il gère avec l’indicatif : RHONE ou ISTRES APP.
- du contrôle et guidage radar à la circulation d’essai et réception (ISTRES ESSAIS).

7 ACTIVITES SPECIFIQUES ET PERMEABILITE

Toutes les CTR ISTRES et CTA RHONE sont associées à des zones LF-R217 en raison d’activités spécifiques :
- vols d’essais, espaces de procédures, vols tactiques, voltige, entraînement d’A/C de tous types et en toutes conditions.

L’attention des usagers est attirées sur la présence d’une zone de tirs LF-R190
Pendant leur activation certains secteurs de travail sont imperméables. Suivre instruction du contrôle.
**CONSIGNES GÉNÉRALES**

Les ACFT devront se conformer aux spécifications de montée fixées pour chaque SID.

Les SID sont à rejoindre :
- **RWY 33** : par virage à gauche à l’exception du DEP AVN 7D (par virage à droite).
- **RWY 15** : par virage à droite.

<table>
<thead>
<tr>
<th>SID</th>
<th>CLR MONTÉE INITIALE</th>
<th>SID</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>AVN 7D</td>
<td>FL 140</td>
<td>FL 140</td>
</tr>
<tr>
<td>LUC 7D</td>
<td>FL 120</td>
<td>FL 140</td>
</tr>
<tr>
<td>SOSUR 7D</td>
<td>RFL &lt; 145</td>
<td>TINOT 7D</td>
</tr>
<tr>
<td>MAMES 7D</td>
<td>FL 140</td>
<td>RFL &gt; 155</td>
</tr>
<tr>
<td>NASIK 7D</td>
<td>FL 120</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>PPG 7D</td>
<td>FL 140</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**PANNE DE COM**

Afficher 7600.

En VMC : faire demi-tour pour un LDG sur l’AD.

En IMC :
- **SID LUC 7D** : Rejoindre et suivre RDL 176° ITR (RM 176°) jusqu’à 13 NM ITR en montée vers 2500 ft. A 13 NM ITR, à gauche vers MTG. A MTG, suivre RDL 086° MTG (RM 086°) vers TRET. Sur clairance de PROVENCE Approche, monter vers le FL 110 jusqu’aux limites de la zone déléguée à l’APP.
- **Autres SID** : Cheminements : suivre le cheminement du SID assigné.

**FL** : Monter en respectant les FL du SID (ignorer la mention «sur CLR de l’APP») ou vers le dernier FL assigné jusqu’aux limites de la zone déléguée à l’APP. Monter ensuite vers le FL du PLN en vigueur vers LUC.
Hors cadre

FJR 114.45
Ch 91Y

VAR : 1°E (15)
TA : 5000

ALT / HGT : ft
Distances : NM

0 10 NM

0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50

005° 00' 005° 30'

APP ISTRES : 131.000
ATIS PROVENCE : 125.350
CAT A, B, C, D
30 JAN 20

80-2 ISTRES LE TUBE LFMI
SID RWY15-33

SID
LUC 7D
SOSUR 7D
TINOT 7D
NASIK 7D

Sur CLR CTL
B RNAV

DIRCAM

AMDT 03/20 CHG : Normalisation.
**CARTE D'AÉRODROME**

**Usage restreint**

**ISTRES LE TUBÉ**

**AD 2 LFMI MIL A**

**ALT AD : 82 (3 hPa)**

**21 MAY 20**

**43 31 21 N-004 55 27 E**

**ISTRES Sol : 121.850 397.050**

**ATS : Lun : 0715-1600 ; Mar-Jeu : 0700-1400, HOR étendu et Sam/Dim/JF O/R en fonction du positer (ETE : -1h).**

**AVT : F34 - F35 (JetA1) - F18 (100LL) Lubrifiants : NIL**

**HOR AVT : H 24 - Hors HR ouvvrables PPR 1 h.**

**BRIA : BORDEAUX**

**Section ops : HOR ATS**

**04.42.31.15.65**

**811.125 3045**

**05.57.92.60.84**

**V AR**

**1°E (15)**

**CARTE D'AÉRODROME**

**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

RWY 15 : Monter RM 152° jusqu'à 500 (418) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant la DER.

RWY 33 : Monter RM 332° à 3.4% jusqu'à 500 (418), puis route directe en montée à 3.4% jusqu'à 2200 (2118)(2) puis monter jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant la DER.

* 64 R/B/W/T (THR)

**BALISAGE :**

**RWY 15**

Piste : HI, seuil : vert HI, extrémité : rouge HI
Rampe d'approche 900 m : blanc HI

**RWY 33**

Piste : HI, seuil : vert HI, extrémité : rouge HI
PA NORD : rouge HI

**TWY**

Tous TWY : bleu sauf A1/B1 (réflecteurs) et D1/E1 (NIL)
RAQUETTE NORD : bleu

**OBSERVATIONS :**

- Utilisable par CIV PPR à LFMI2PZX
- PPR à LFMI2PZX ou tél : 04.42.56.13.49 - 04.42.41.81.95
- Tour de piste à droite au QFU 15.
- (1) Minimums TKOF : Jour-Nuit $\geq 150$ m

**©**

**AMDT 07/20 CHG : Révision.**
Mouvements à la surface

Portail

Aire de point fixe Vaccarès

15° (piste SESL)

TWR

Parking Phénix

Aire principale

Distance grillage / axe TWY : 36,5m
Aéronefs autorisés : Envergure ≤ 45 m ou aéronefs basés
Vitesse max : 15 noeuds

Zone de largage
Charges extérieures

Raquette Nord
Voir MIL A 02

MERCURE

EDSA

Clôture

Portail

Aire de dégivrage

Aéronefs code E / F ou conditions LVP (RVR≥800m) : roulage obligatoire

ARR

DEP

Bretelle D :
Interdite aux ACFT de code≥D (envergure≥36 m ou voie≥9 m).
Bretelle B :
Sur instruction ATC pour ACFT de code≥D.
Roulage de précaution :
PRKG B, F, I, J, K, L, M et VT et intersection de C1 avec C3-C4 non visibles depuis la TWR.
De nuit, quitter la piste selon instructions du contrôle.

COORDONNEES INS

<table>
<thead>
<tr>
<th>PRKG</th>
<th>COORDONNEES INS</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Mi 51</td>
<td>43°31’01.89”N 004°56’33.35”E</td>
</tr>
<tr>
<td>Mi 60</td>
<td>43°30’41.72”N 004°56’13.59”E</td>
</tr>
<tr>
<td>Mi 61</td>
<td>43°31’51.03”N 004°55’25.91”E</td>
</tr>
<tr>
<td>Mi 500</td>
<td>43°31’03.81”N 004°56’24.87”E</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ALT AD : 82 (3 hPa)

25 APR 19

VAR 1°E (15)

©DIRCAM

AMDT 06/19 CHG : Révision.
Sur instruction ATC, entrer sur la raquette et maintenir avant «point d'attente RAQUETTE» :
- 1 avion moyen / gros porteur (A340 max)
- 4 aéronefs de combat (chasseurs)
De nuit, limite latérale de la raquette balisée (feux bleus).
Pas de panneaux de point d'attente, l'acquisition visuelle de point d'attente doit être effectuée aux phares.
Les altitudes minimales publiées intègrent une correction pour basses températures.

AMG correspondant au mode de fonctionnement nominal du système de surveillance d'ISTRES.

ALT et HGT en ft
Distances en NM

©
# Points/Reperes Essentiels des Procedures

<table>
<thead>
<tr>
<th>Identification</th>
<th>Coordonnées</th>
<th>RNAV</th>
<th>CONV</th>
<th>SID STAR</th>
<th>IAC</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>AJO</td>
<td>41°46'13,9&quot; N 008°46'28,8&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ALG</td>
<td>40°38'24,0&quot; N 008°17'30,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AVN</td>
<td>43°59'43,3&quot; N 004°44'47,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>FJR</td>
<td>43°34'42,1&quot; N 003°58'29,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ITR TACAN</td>
<td>43°31'33,9&quot; N 004°55'36,9&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ITR NDB</td>
<td>43°31'34,7&quot; N 004°55'49,1&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ITS</td>
<td>43°30'00,7&quot; N 004°56'24,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>IST</td>
<td>43°32'08,2&quot; N 004°54'59,4&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>LUC</td>
<td>43°22'58,0&quot; N 006°15'21,3&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MRM</td>
<td>43°22'38,4&quot; N 005°19'35,2&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MTG</td>
<td>43°23'10,7&quot; N 005°05'12,6&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NG</td>
<td>43°51'25,9&quot; N 004°24'22,6&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>OB</td>
<td>43°13'47,4&quot; N 005°39'55,5&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>PPG</td>
<td>42°45'01,7&quot; N 002°52'01,7&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RW15</td>
<td>43°32'15,96&quot; N 004°54'47,85&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BORGO</td>
<td>43°08'46,0&quot; N 004°46'15,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DIBER</td>
<td>42°04'47,0&quot; N 004°24'54,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>JULEE</td>
<td>43°00'46,0&quot; N 005°38'00,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>LUMAS</td>
<td>41°44'00,0&quot; N 004°40'00,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MAMES</td>
<td>42°12'33,0&quot; N 004°00'10,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NASIK</td>
<td>43°25'51,0&quot; N 006°16'03,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>OBLAD</td>
<td>41°48'36,0&quot; N 005°00'48,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>POMEG</td>
<td>43°17'39,1&quot; N 005°19'42,3&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RASPA</td>
<td>42°09'28,0&quot; N 005°23'47,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SOSUR</td>
<td>42°33'37,0&quot; N 004°59'51,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SUBIL</td>
<td>43°01'43,0&quot; N 004°36'30,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>TINOT</td>
<td>42°41'52,0&quot; N 005°18'54,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>TRETS</td>
<td>43°24'47,0&quot; N 005°43'51,0&quot; E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
## POINTS/REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

<table>
<thead>
<tr>
<th>Location</th>
<th>Latitude</th>
<th>Longitude</th>
<th>X</th>
<th>X</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>FAF LOC 15</td>
<td>43°37'45,0'' N</td>
<td>00°45'53,1'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>FM15</td>
<td>43°37'46,3'' N</td>
<td>00°50'52,4'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>FM33</td>
<td>43°25'51,3'' N</td>
<td>00°58'41,6'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>IF SRE ILS/LOC 15</td>
<td>43°39'48,8'' N</td>
<td>00°49'24,6'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>IMI15</td>
<td>43°40'38,0'' N</td>
<td>00°45'13,9'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>IMI33</td>
<td>43°22'09,2'' N</td>
<td>00°00'46,6'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>MI401</td>
<td>43°30'22,7'' N</td>
<td>00°56'08,4'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>MI402</td>
<td>43°41'59,0'' N</td>
<td>00°27'58,1'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>MI403</td>
<td>43°42'39,6'' N</td>
<td>00°39'14,0'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>MI406</td>
<td>43°27'49,5'' N</td>
<td>00°57'57,2'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>MI407</td>
<td>43°25'31,5'' N</td>
<td>00°51'51,5'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>MI421</td>
<td>43°27'39,3'' N</td>
<td>00°47'42,5'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>MI422</td>
<td>43°23'12,9'' N</td>
<td>00°50'52,0'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>MI423</td>
<td>43°18'10,1'' N</td>
<td>00°54'26,6'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>MI424</td>
<td>43°19'09,3'' N</td>
<td>00°50'55,2'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>MI428</td>
<td>43°35'00,2'' N</td>
<td>00°53'31,4'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>MI429</td>
<td>43°32'16,1'' N</td>
<td>00°44'25,0'' E</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
</tbody>
</table>
API : Monter dans l’axe RM 151° vers 1600 (1523). A 1200 (1123) tourner à droite RM 331° puis suivre instructions CTL.
Ne pas tourner avant le MAPT.
Monter à 1600 (1523) avant d’accélérer en palier.
API : Monter dans l’axe RM 151° vers 1700 (1623). Ne pas tourner avant ITR. Monter à 1200 (1123) avant d’accélérer en palier.

Les entrées secteur 2 dans l’hippodrome sont non protégées.
API : Monter dans l’axe (RM 151°) vers 1700 (1623).
A 1000 (923) tourner à droite RM 331° puis suivre instructions de CTL.
Monter à 1700’ (1623) avant d’accélérer en palier.
API : Monter RDL 144° ITR vers 1500 (1418). A 2.5 ITR, tourner à droite RM 345° pour intercepter et suivre le RDL 301° ITR. Croisant le RDL 239° ITR, monter à 2100 (2018). A 11 ITR, tourner à droite pour une nouvelle présentation. Ne pas tourner avant le MAPT. Monter à 1000 (918) avant d’accélérer en palier.
API : Monter au QDR 142° ITR vers 1600 (1518).
A 1200 (1118) tourner à droite vers ITR.
Ne pas virer avant ITR.
Monter à 1200 (1118) avant d'accélérer en palier.
API : Monter dans l’axe RM 151° vers 1600 (1518).

A 1000 (918) tourner à droite RM 331° puis suivre clairance.

Ne pas tourner avant le MAPT.

Monter à 1600 (1518) avant d’accélérer en palier.
API : Monter à 3400 (3323) vers MI406 puis MI407 puis MI402. Monter à 900 (823) avant d’accélérer en palier 0.

Minimums standard : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. REF HGT : ALT THR

©

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

CAT. A B C D

ALT AD : 82, THR : 77 (3hPa)

30 JAN 20

APP : Rhône Contrôle 119.475 280.625
ISTRES Approche 131.000 373.225
TWR : ISTRES Tour 123.600 377.600

VAR 1°E

15°

©
### Preceding RNP RWY 15

<table>
<thead>
<tr>
<th>RMK</th>
<th>Path</th>
<th>Waypoint Identification</th>
<th>Leg sequence</th>
<th>Terminator</th>
<th>MAG VAR 2015 1°E</th>
<th>REF NAV AID</th>
<th>Vertical angle (°)</th>
<th>Turn direction</th>
<th>NM</th>
<th>FL or AMSL ft</th>
<th>MAX IAS (kt)</th>
<th>Vertical angle (°)</th>
<th>TCH (m)</th>
<th>NAV Spec</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RMK</td>
<td>Path</td>
<td>Waypoint Identification</td>
<td>Leg sequence</td>
<td>Terminator</td>
<td>MAG VAR 2015 1°E</td>
<td>REF NAV AID</td>
<td>Vertical angle (°)</td>
<td>Turn direction</td>
<td>NM</td>
<td>FL or AMSL ft</td>
<td>MAX IAS (kt)</td>
<td>Vertical angle (°)</td>
<td>TCH (m)</td>
<td>NAV Spec</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### RNP RWY 15

- **HLDG**: HLDG

### Leg sequence

- **HLDG**: HLDG

### Waypoint Identification

- **HLDG**: HLDG

### Terminators

- **HLDG**: HLDG

### MAG VAR 2015 1°E

- **HLDG**: HLDG

### REF NAV AID

- **HLDG**: HLDG

### Vertical angle (°)

- **HLDG**: HLDG

### Turn direction

- **HLDG**: HLDG

### NM

- **HLDG**: HLDG

### FL or AMSL ft

- **HLDG**: HLDG

### MAX IAS (kt)

- **HLDG**: HLDG

### Vertical angle (°)

- **HLDG**: HLDG

### TCH (m)

- **HLDG**: HLDG

### NAV Spec

- **HLDG**: HLDG

### Example Leg:

- **HLDG**: HLDG

### Example Waypoint:

- **HLDG**: HLDG

### Example Terminator:

- **HLDG**: HLDG

### Example MAG VAR 2015 1°E:

- **HLDG**: HLDG

### Example REF NAV AID:

- **HLDG**: HLDG

### Example Vertical angle (°):

- **HLDG**: HLDG

### Example Turn direction:

- **HLDG**: HLDG

### Example NM:

- **HLDG**: HLDG

### Example FL or AMSL ft:

- **HLDG**: HLDG

### Example MAX IAS (kt):

- **HLDG**: HLDG

### Example Vertical angle (°):

- **HLDG**: HLDG

### Example TCH (m):

- **HLDG**: HLDG

### Example NAV Spec:

- **HLDG**: HLDG
API : Monter dans l'axe (RM 331°) vers 2500 (2438).

A 5 ITR tourner à gauche vers ITR.
Monter à 1000 (938) avant d'accélérer en palier.

TACAN HLDG
ITR
MAX IAS 185 kt
142° Right
0 - 5.8 NM ITR

5000
2500
2000

MAX IAS 185 kt

CAT C et D
MAX IAS 185 kt

331°

MAX IAS 150 kt

CAT A et B

ALT / HGT : ft
Distances : NM

MOCA

TA : 5000

Minimums standard : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres.

CAT A B C D
ALT AD : 82, THR : 62 (3 hPa)

PAR
RDH : 56

VAR
1°E
(15)

TA : 5000

DIRCAM
AMDT 03/20 CHG : Normalisation.

©
API : Monter dans l’axe (RM 331°) vers 1700 (1638).
A 1000 (938) tourner à gauche RM 151° puis suivre instruction de CTL.
 Monter à 1700 (1638) avant d’accélérer en palier.
API : Monter RDL 336° ITR (RM 336°) vers 2500 (2438). A 5 ITR tourner à gauche vers ITR. Ne pas tourner avant le MAPT. Monter à 1000 (938) avant d'accélérer en palier.

**Observations :** VSS vérifié.

- **TA :** 5000
- **THR ➔ (NM)**
- **TAC ➔ (NM)**

**Minimums standard :** distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres.

<table>
<thead>
<tr>
<th>MVL</th>
<th>TACAN</th>
<th>MVL</th>
<th>TACAN</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>FT</td>
<td>FT</td>
<td>FT</td>
<td>FT</td>
</tr>
<tr>
<td>004° 40'</td>
<td>004° 50'</td>
<td>005° 00'</td>
<td>005° 10'</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**CAT. A B C D**

- **ALT AD :** 82, **THR :** 62 (3 hPa)
API : Monter au QDR 341° ITR vers 2500 (2438). A 1300 (1238), tourner à gauche vers ITR. Ne pas tourner avant ITR. Monter à 1300 (1238) avant d'accélérer en palier.

Minimaux standard : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres.

<table>
<thead>
<tr>
<th>CAT</th>
<th>NDB</th>
<th>MVL (1)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>MDA (H)</td>
<td>RVR</td>
</tr>
<tr>
<td>A</td>
<td>800 (740)</td>
<td>3400</td>
</tr>
<tr>
<td>B</td>
<td>820 (760)</td>
<td>3400</td>
</tr>
<tr>
<td>C</td>
<td>850 (890)</td>
<td>3400</td>
</tr>
<tr>
<td>D</td>
<td>980 (920)</td>
<td>3600</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Observations : (1) Minimaux majorés CAT AB.
API : Monter dans l'axe RM 331° vers 1600 (1538).
A 1000 (938) tourner à gauche RM 151° puis suivre clairance.
Ne pas tourner avant le MAPT.
Monter à 1000 (938) avant d'accélérer en palier.
API : Monter à 3000 (2938) vers MI428, puis MI429, puis monter à 4000 (3938) vers MI421. Monter à 900 (838) avant d'accélérer en palier. 

Minimuns standard : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. REF HGT : ALT THR

**Observations :**
- FAF/MAPT : 4.9 NM
- MVL : 70 kt, 85 kt, 100 kt, 115 kt, 130 kt, 160 kt, 185 kt
- MVL : 4 min, 12, 3 min, 28, 2 min, 56, 2 min, 33, 2 min, 16, 1 min, 50, 1 min, 35
- MOCA : 370, 450, 530, 610, 690, 850, 980

**Département des technologies de l'information et de la communication aérienne (DIRCAM)**
### RNP RWY 33

<table>
<thead>
<tr>
<th>Leg sequence</th>
<th>Path Terminator</th>
<th>Waypoint Identification</th>
<th>Fly Over</th>
<th>Direction MAG (°)</th>
<th>Direction True (°)</th>
<th>Distance (NM)</th>
<th>Turn direction</th>
<th>MIN Altitude (FL or AMSL ft)</th>
<th>MAX Altitude (FL or AMSL ft)</th>
<th>MAX IAS (kt)</th>
<th>Vertical angle (°) / TCH (m)</th>
<th>NAV Spec</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>HLDG</td>
<td></td>
<td>M421</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>INA M421</td>
<td>IF M421</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TF M422</td>
<td></td>
<td></td>
<td>152</td>
<td>152.6</td>
<td>5.0</td>
<td></td>
<td>2200</td>
<td>3000</td>
<td>200</td>
<td>RNP APCH</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TF M423</td>
<td></td>
<td></td>
<td>152</td>
<td>152.6</td>
<td>5.7</td>
<td></td>
<td>1700</td>
<td>2200</td>
<td>200</td>
<td>RNP APCH</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TF M424</td>
<td></td>
<td></td>
<td>077</td>
<td>078.2</td>
<td>4.8</td>
<td></td>
<td>1700</td>
<td>1800</td>
<td>200</td>
<td>RNP APCH</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TF M333</td>
<td></td>
<td></td>
<td>357</td>
<td>358.0</td>
<td>3.0</td>
<td></td>
<td>1700</td>
<td>1700</td>
<td>200</td>
<td>RNP APCH</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>INA M424</td>
<td>IF M424</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TF M333</td>
<td></td>
<td></td>
<td>357</td>
<td>358.0</td>
<td>3.0</td>
<td></td>
<td>1700</td>
<td>1700</td>
<td>200</td>
<td>RNP APCH</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>APCH</td>
<td>IF M333</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TF F333</td>
<td></td>
<td></td>
<td>337</td>
<td>337.7</td>
<td>4.0</td>
<td></td>
<td>1700</td>
<td>1700</td>
<td>200</td>
<td>RNP APCH</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TF M333</td>
<td>Yes</td>
<td></td>
<td>337</td>
<td>337.7</td>
<td>4.9</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>-3.0 / 15 RNP APCH</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TF M428</td>
<td></td>
<td></td>
<td>337</td>
<td>337.7</td>
<td>5.0</td>
<td></td>
<td>3000</td>
<td>200</td>
<td>RNP APCH</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TF M429</td>
<td></td>
<td></td>
<td>247</td>
<td>247.6</td>
<td>7.2</td>
<td></td>
<td>3000</td>
<td>200</td>
<td>RNP APCH</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TF M421</td>
<td></td>
<td></td>
<td>151</td>
<td>152.5</td>
<td>5.2</td>
<td></td>
<td>4000</td>
<td>4000</td>
<td>200</td>
<td>RNP APCH</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>