

APPROCHE A VUE

Visual approach

Usage restreint

Restricted use

06 DEC 18

LA MOLE

AD 2 LFTZ APP 01

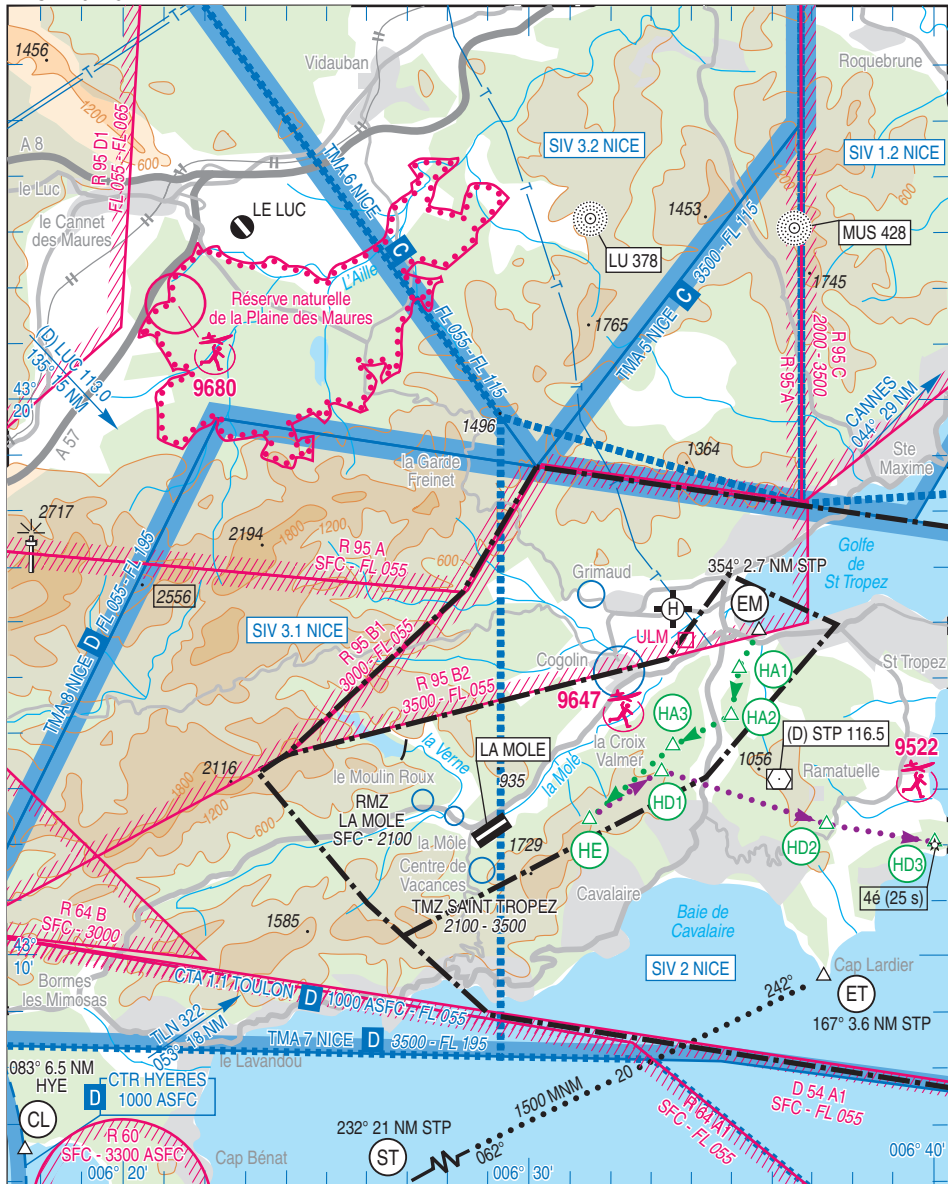
	ALT AD : 59 (3 hPa)	LFTZ
	LAT : 43 12 19 N	Non WGS-84
	LONG : 006 28 55 E	VAR : 2°E (15)

ATIS : LA MOLE ☎ 04 94 54 76 62

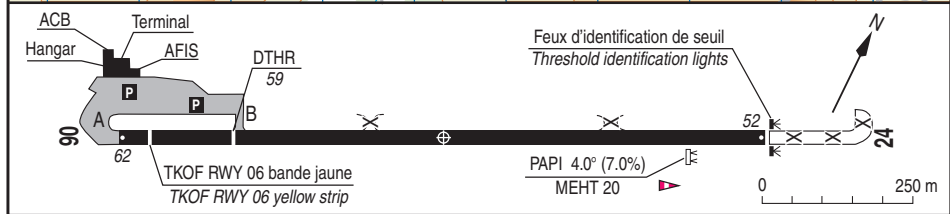
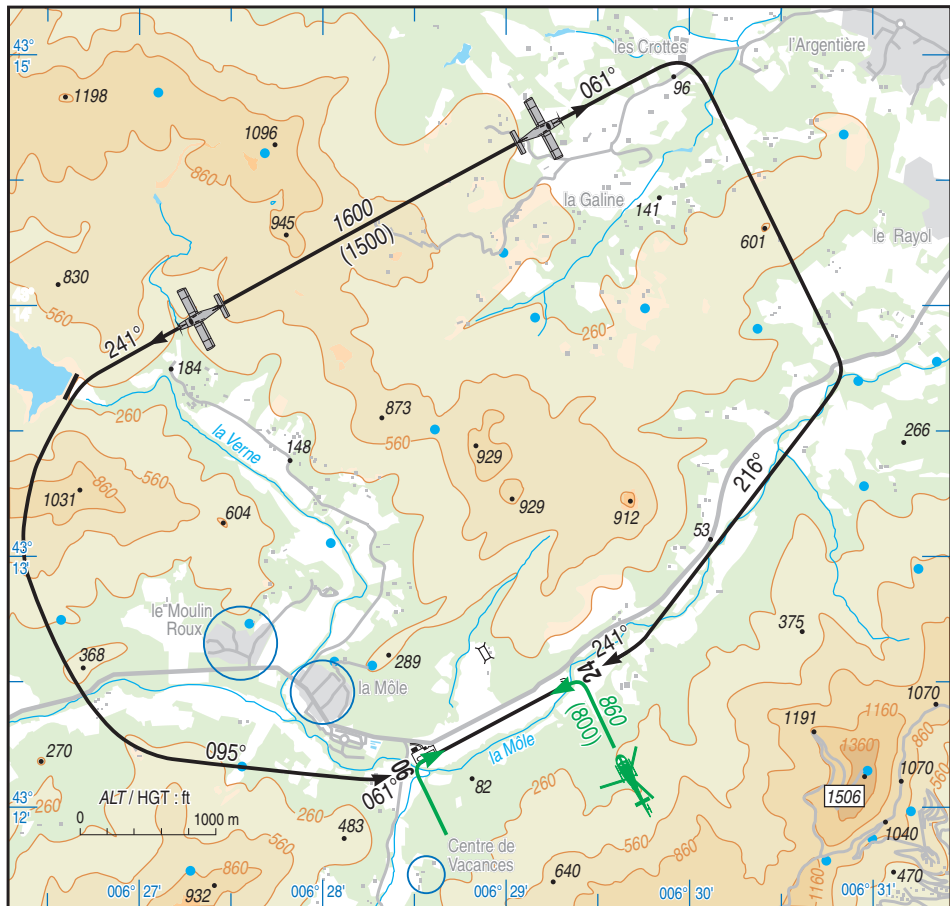
APP : NICE Approche/Approach (au-dessus/above 3000) : 134.475 (secteur OUEST/WEST sector) - 122.925 - 125.580 (s)

TWR : NIL

AFIS : 118.125



15 AUG 19



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
06	061	1071 x 30	Revêtue Paved	21 F/C/W/T	1131	1071	931
24	241				961	1071	1071

Aides lumineuses : RWY 24 : PAPI orientés au 232°.
Le franchissement du relief élevé situé dans l'axe de piste à environ 2200 m en amont du THR n'est pas assuré par le PAPI.
Feux d'identification de seuil RWY 24.

Le décollage doit se faire à partir de la bande jaune.
Bretelle B réservée aux ACFT dont l'envergure est < 24 m et dont la largeur hors tout du train principal est < 6 m.

Lighting aids : RWY 24 : PAPI lights are 232° orientated.
Clearing of high mountains located in RWY axis at 2200 m from THR is not provided by PAPI.
Identification lights at threshold RWY 24.
Take-off must be done from the yellow strip.
TWY B reserved for ACFT which span is strictly less than 24 m and whose overall width of the main gear is strictly less than 6 m.

LA MOLE

Consignes particulières / Special instructions
Conditions d'utilisation de l'AD

AD réservé aux ACFT munis de radios.

AD utilisable uniquement sur PPR PN 24 HR auprès de l'exploitant d'aérodrome.

Contact radio obligatoire.

Activité IFR possible.

Caractéristiques des trouées d'atterrissage et de décollage :

- atterrissage RWY 06 / décollage RWY 24 : pente à 5%.

- atterrissage RWY 24 / décollage RWY 06 : pente à 4%.

L'aérodrome est agréé à usage restreint. Il est réservé aux aéronefs français ou étrangers et aux pilotes français ou étrangers satisfaisant aux conditions ci-après :

1 Aéronefs
1.1 Conditions d'utilisation par les avions lourds :

L'utilisation de l'aérodrome par les avions de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5,7 tonnes ou de capacité maximale certifiée supérieure ou égale à 10 sièges à l'exception des sièges pilotes (avions lourds) est soumise à la délivrance d'une autorisation spéciale délivrée par le Directeur de l'Aviation Civile Sud-Est : dsac-se-ops@aviation-civile.gouv.fr

A cet effet, les exploitants devront soumettre à la DSAC/SE un mois (*) avant le début de l'exploitation souhaitée, un dossier démontrant la conformité de l'exploitation aux exigences de performances fixées par l'Arrêté du 5 novembre 1987 relatif aux conditions techniques d'exploitation des avions par une entreprise de transport aérien public (ou aux conditions de l'arrêté du 12 mai 1997 OPS 1).

(*) Ce délai est donné à titre indicatif et pourra être dépassé compte tenu de la complexité de certains dossiers et du délai nécessaire à la réalisation des évaluations en vol.

Ce dossier devra faire apparaître notamment :

a) Les conditions météorologiques d'accès à l'aérodrome ;

b) La définition :

- des trajectoires d'arrivée et d'approche finale,
- des trajectoires de remise de gaz,
- des trajectoires de départ.

Devront notamment être précisées les configurations de l'avion (volets, vitesse, inclinaisons) et le profil des trajectoires (en site et azimut). Un plan pourra utilement être fourni.

c) Toute consigne particulière donnée aux équipages ;

AD operating conditions

AD reserved for radio-equipped ACFT.

AD usable only with PPR PN only 24 HR from AD operator.

Mandatory radio contact.

Possible IFR operations.

Landing and Take-off funnel characteristics:

- landing RWY 06 / Take-off RWY 24: slope at 5%.

- landing RWY 24 / Take-off RWY 06: slope at 4%.

AD is approved for restricted use. It is reserved for French or foreign aircraft and French or foreign pilots who meet conditions stated here after :

1 Aircraft
1.1 Using conditions for heavy aircraft :

The use of the aerodrome by French and foreign aircraft whose maximum certified take off weight is greater than 5,7 tons or maximum certified capacity greater or equal to 10 seats except for the pilots seats (heavy aircraft) is subject to obtain special authorization from the South-Eastern civil aviation director: dsac-se-ops@aviation-civile.gouv.fr

For this purpose, one month (*) before the desired commencement of operations, operators will have to submit a report to the South Eastern civil aviation directorate "DSAC/SE", proving that operating conditions are in compliance with standards laid down by the decree of the 5th November 1987 relative to the technical operating conditions of aircraft by a public airline operator (or with conditions of the decree of the 12th May 1997 OPS 1).

(*) This time limit is given as an indication and could be longer due to the complexity of certain reports and the time required to compile flight data.

This report should in particular contain :

a) Meteorological conditions to enter the aerodrome ;

b) The definition of :

- arrival routes and final approach paths,
- trajectories for going around,
- departure routes.

Aircraft settings should also be given (flaps, speed, banking) and the profile of tracks (in pitch and bearing). Enclosing a plan could also be useful.

c) Special instructions given to crews ;

LA MOLE

d) Si l'approche finale s'effectue sous une forte pente avec des angles de descente de 4,5° et plus, les données certifiées du manuel de vol devront être communiquées.

La démonstration de la conformité de l'exploitation aux exigences réglementaires fera apparaître en particulier les points suivants en prenant en considération la panne d'un moteur :

1° Les limitations résultants des longueurs de piste au décollage et du franchissement des obstacles. Ce dernier point fera l'objet d'une étude détaillée. L'exploitant devra s'assurer que la trajectoire nette de décollage franchit tous les obstacles avec une marge verticale d'au moins 35 ft (50 ft en virage) et une marge horizontale d'au moins 90 m + 0,125 x D, D représentant la distance horizontale que l'avion a parcourue depuis l'extrémité de la distance de décollage utilisable. Un plan devra être fourni faisant apparaître la trajectoire, les marges latérales retenues ainsi que les obstacles significatifs pris en compte.

2° Les limitations résultant des longueurs de piste utilisables à l'atterrissage et des conditions de remise de gaz.

En fonction du type d'aéronef utilisé, la faisabilité des procédures définies par l'exploitant pourra être vérifiée par une expérimentation en vol.

Pour une exploitation en transport public le dossier comportera également le programme de formation des équipages qui devra inclure les points suivants :

- Partie théorique :

Etudes des cartes trajectoires, obstacles dans les trouées opérationnelles et au voisinage de l'aérodrome, caractéristiques aérologiques ;

- Partie pratique :

Procédures normales, occasionnelles et d'urgence (panne moteur).

1.2 Conditions d'utilisation par les avions légers et les giravions :

L'utilisation de l'aérodrome par les avions de masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 5,7 tonnes et de capacité maximale certifiée inférieure à 10 sièges à l'exception des sièges pilotes (avions légers) et par les giravions n'est pas soumise à la délivrance d'une autorisation préalable mais les aéronefs doivent respecter les prescriptions ci-dessous.

a) Exploitation en transport public

Les avions légers exploités par une entreprise française de transport aérien sont soumis aux dispositions de l'arrêté du 5 novembre 1987 modifié.

Les giravions exploités par une entreprise française de transport aérien sont soumis à l'arrêté du 25 février 1985 modifié.

Les avions légers et les giravions exploités par une entreprise étrangère de transport aérien sont soumis à l'arrêté du 24 juillet 1991 et à leur réglementation nationale.

d) If the final approach is undergone with a steep descend with angles of descent of 4,5° and greater, certified data from the flight manual must be provided.

Proving that operating conditions are in accordance with legislation should particularly cover the following points taking into account an engine failure:

1° Limits as a result of the take off field length and clearing obstacles. A detailed description must be given on the latter. The operator must ensure that the net take off flight path clears all obstacles, vertically, by at least 35 ft (50 ft when turning) and horizontally, by at least 90 m + 0,125 x D, D representing the horizontal distance flown from the end of the take off distance available. A plan must be provided showing the path, the lateral clearances decided on and the significant obstacles taken into account.

2° Limits as a result of the landing distance available and conditions for going round.

Depending on the type of aircraft used, a test flight could be made to check the feasibility of procedures defined by operators.

A public airline operator's report must also contain the crews training programmes which should include the following points :

- Theoretical part :

The studying of routes charts, obstacles in operational funnels and in the vicinity of aerodromes, aerological characteristics ;

- Practical part :

Normal and emergency procedures (engine failure).

1.2 Conditions for use of light aircraft and gyroplanes:

Prior permission is not required to use the aerodrome for aircraft whose certified maximum take off weight is less than or equal to 5,7 tons with a certified max seating capacity of less than 10 seats not including the pilots' seats (light ACFT) or gyroplanes. They must however adhere to the following rules.

a) Public airline transportation

French airline companies operating light ACFT are subject to the dispositions laid down in the modified decree of the 5th November 1987.

Gyroplanes operated by a French airline company are subject to the modified decree of the 25th February 1985.

Light aircraft and gyroplanes operated by a foreign airline company are subject to the decree of the 24th July 1991 and to their national legislation.

LA MOLE

b) Exploitation en aviation générale

Les avions légers sont soumis aux dispositions de l'arrêté du 24 juillet 1991.

2 Pilotes

a) Exploitation en aviation générale :

Le commandant de bord doit :

- avoir effectué dans les 2 derniers mois une reconnaissance du site comme pilote aux commandes accompagné d'un instructeur, agréé à cet effet par le directeur de l'aviation civile Sud-Est (*), qui l'aura reconnu apte à l'issue de cette reconnaissance et aura porté mention de cette aptitude sur le carnet de vol ;
- ou être titulaire de la qualification montagne avion ;
- ou avoir utilisé l'aérodrome comme pilote aux commandes au cours des 24 derniers mois.

Le stagiaire formé sur place par un organisme basé ayant reçu une dérogation de la délégation territoriale, peut être autorisé par son instructeur, sous la responsabilité de celui-ci, à utiliser l'aérodrome en solo.

(*) La délégation territoriale Côte d'Azur fournira à la demande la liste des instructeurs agréés pour effectuer les reconnaissances du site.

b) Exploitation en transport public :

Le commandant de bord doit :

- avoir effectué dans les 2 derniers mois, sous le contrôle d'un instructeur dont l'entreprise peut attester qu'il est familier avec les caractéristiques de l'aérodrome, une reconnaissance sur le site de toutes les procédures d'utilisation prévues par l'exploitant sur le type d'aéronef concerné ;
- ou, pour l'utilisation d'un avion léger seulement, être titulaire de la qualification montagne avion ;
- ou avoir au cours des 12 derniers mois, fréquenté l'aérodrome comme commandant de bord aux commandes sur le type d'aéronef utilisé ;
- et, pour l'utilisation d'un avion lourd, avoir suivi une formation hors ligne définie par l'exploitant portant notamment sur l'étude des cartes, des trajectoires, des obstacles dans les trouées opérationnelles et au voisinage de l'aérodrome, des caractéristiques aérologiques et des performances normales et dégradées de l'aéronef.

Dangers à la navigation aérienne

Limites de vent :

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

- 15 kt vent moyen pour une direction de vent comprise entre le 040° et le 070° limites incluses.
- 16 kt vent MAX compris et pour 13 kt vent moyen pour toute autre direction de vent, la première des deux atteinte. Cette exigence n'est pas applicable aux hélicoptères.

b) General aviation operating

Light ACFT are subject to dispositions laid down in the decree of the 24th July 1991.

2 Pilots

a) General air traffic operating :

The captain must either :

- have made a reconnaissance flight over the area in command of the ACFT with an instructor approved by the DACSE (*), within the last 2 months. If the pilot's capacity is approved by the instructor, it must be mentioned on the log-book ;
- or be qualified for mountain flights.
- or have used the aerodrome as captain of the aircraft in command within the last 24 months.

A trainee trained by a home based organism, after being authorized by the territorial representative, may be permitted to use the aerodrome for solo flights by this instructor and on the latter's responsibility.

(*) The territorial representative Côte d'Azur will supply the list of approved instructors for making reconnaissance flights over the site.

b) Public commercial air operating :

The captain must either:

- have made within the last two months, under the supervision of an instructor whose company can certify that he is familiar with the characteristics of the aerodrome, a reconnaissance flight where all predefined procedures for use by the operator on the type of ACFT in question have been covered ;
- or, light ACFT only, be qualified for mountain flights ;
- or have used the aerodrome as captain of the ACFT in command of the type of ACFT in question within the last 12 months.
- and, for the use of heavy ACFT, being instructed, out of operations, by the company pointing out charts, tracks to be followed, obstructions in operational funnels and in the vicinity of the airport, aerological characteristics and performances in all conditions (including emergency).

Air navigation hazards

Wind conditions :

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

- 15 kt for mean wind which direction is comprised between a sector 040° and 070° MAG, including those limits.
- 16 kt included MAX wind and 13 kt mean wind for any other direction, the first of the two values reached. This requirement does not apply to helicopters.

LA MOLE

AD inutilisable lorsque le service AFIS n'est pas en activité.

AD is unusable out of AFIS SKED.

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

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

Procédures et consignes particulières

Procedures and special instructions

Respecter impérativement le circuit publié.

Respect imperatively the published circuit.

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

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

Atterrissage : QFU préférentiel 241° cause relief.

LDG: preferred QFU 241° due to relief.

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

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

Roulage interdit hors RWY.

Taxiing prohibited except on RWY.

Le report sur le point EM est recommandé lors des arrivées par le Nord et par l'Est (EM : radial 355° du VOR STP pour 2.7 NM). Altitude préférentielle 2500 ft cause important trafic hélico recommandé à 2000 ft.

Reporting over EM is recommended for North and East inbound flights (EM: RDL 355° 2.7 NM of VOR STP). Preferred altitude 2500 ft due to heavy recommended HEL traffic up to 2000 ft.

Hauteur transit HEL : 500 ft ASFC MNM.

Height for HEL transit: 500 ft ASFC MNM.

Activités diverses

Special activities

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

Training in AD circuit, is prohibited on SUN and HOL and all the days from 14th July to 31st August (except for pilots training in order to obtain the specific agreement to use the AD).

Entraînement et formation pour l'agrément AD interdits les dimanches et jours fériés du 01 juillet au 30 septembre.

Training in order to obtain the specific AD agreement prohibited on SUN and HOL from 1st July to 30th September.

Activité hélicoptères : hélistation de Grimaud.

HEL activity: helipad of Grimaud.

Activité ULM : plate-forme ULM dans le NE du terrain à 5 NM.

ULM activity located 5 NM, NE of the airfield.

LA MOLE

-Points de compte rendu

-Reporting points

Points	Coordonnées <i>Coordinates</i>	Noms <i>Names</i>
EM	43°15'50"N - 006°35'34"E	Digue Sud-Est GRIMAUD
ET	43°09'41"N - 006°37'05"E	Cap Lardier
HE	43°12'30"N - 006°31'33"E	
HA1	43°15'10"N - 006°35'11"E	
HA2	43°14'20"N - 006°35'03"E	
HA3	43°13'44"N - 006°33'34"E	
HD1	43°13'21"N - 006°33'14"E	
HD2	43°12'24"N - 006°37'20"E	
HD3	43°12'05"N - 006°40'02"E	

Codes transpondeur pour hélicoptères seulement**Transponder Codes for helicopters only**

Sauf instruction contraire du contrôle, à l'intérieur du SIV Nice afficher :

Unless otherwise instructed by ATC, in Nice SIV squawk

Transpondeur	Destination / <i>Destination</i>
5470	Diverses / <i>Miscellaneous</i>
5471	Presqu'île de St Tropez / <i>St Tropez peninsula</i> LFTZ : AD La Mole / <i>La Mole Airfield</i>
5472	LFMD : AD Cannes Mandelieu / <i>Cannes Mandelieu Airfield</i>
5473	LFTL : HST Cannes Quai du Large
5474	LFMN : AD Nice Côte d'Azur / <i>Nice Côte d'Azur Airfield</i>
5475	LNMC : Héliport Monaco / <i>Monaco heliport</i>
5476	Vols panoramiques / <i>Scenic flights</i>

Informations diverses / *Miscellaneous*

Horaires sauf indication contraire / *Timetables unless otherwise specified*
UTC H1V ; HOR ETE : -1HR / *UTC W1N ; SUM SKED : -1HR*

- 1 - **Situation / *Location*** : 15 km SW Saint-Tropez (83 - Var).
- 2 - **ATS** : AFIS (UTC) : H1V/ *W1N* (NOV-MAR) : 0800-1600. ETE/ *SUM* (APR/OCT) : 0600-1700. PN 24 HR.
En dehors de ces HOR / *outside these SKED* : O/R exploitant d'aérodrome / *AD operator*, PN 4 HR.
- 3 - **VFR de nuit / *Night VFR*** : Non agréé / *Not approved*.
- 4 - **Exploitant d'aérodrome / *AD operator*** : S.A Aéroport du Golfe de Saint-Tropez
31, route du Canadel - 83310 LA MOLE
HOR / *SKED*: HOR ATS
TEL : 04 94 54 76 40 - FAX (ops) : 04 94 49 57 71.
E-mail : operations@sainttropez.aeroport.fr
- 5 - **CAA** : DSAC Sud-Est, Délégation Côte d'Azur (voir / *see GEN*).
- 6 - **BRIA** : BORDEAUX (voir / *see GEN*).
- 7 - **Préparation du vol / *Flight preparation*** : Station tributaire de LFMN / *Station depending on LFMN*.
SITA : LTTAPXH
Acheminement FPL VFR / *Addressing VFR FPL* : voir / *see GEN 12*.
- 8 - **MET** : VFR: voir / *see GEN VAC* ; IFR: voir / *see AIP GEN 3.5* ; Station: NIL.

- 9 - Douanes, Police / Customs, Police :** O/R exploitant d'aérodrome par FAX, PN 24HR.
O/R AD operator by FAX, PN 24HR.
Vols à destination / en provenance d'un pays en espace Schengen, PPR PN 24 H et déclaration générale à :
operations@sainttropez.aeroport.fr
Vols à destination / en provenance d'un pays hors Schengen autorisés seulement du 15 juin au 30 septembre.

*Flights to / from country in Schengen PPR PN 24 HR and general declaration at:
operations@sainttropez.aeroport.fr
Flights to / from country outside Schengen authorized only between June, 15th and September, 30th.*
- 10 - AVT :** Uniquement pendant HOR AFIS / *Only during AFIS SKED.*
Carburant / *fuel* : 100LL - JET A1.
Lubrifiant / *Lubricant* : NIL.
Paiement : chèque - eurochèque - devises - carte bancaire (carte bleue - Mastercard - Eurocard - Visa).
Payment : cheque - eurocheque - currency - credit card (Blue card - Mastercard - Eurocard - Visa).
- 11 - RFFS :** Niveau 4 / *Level 4.*
HOR / *SKED* : HOR ATS.
- 12 - Pêril animalier / *Wildlife strike hazard* :** Uniquement pendant HOR AFIS / *Only during AFIS SKED.*
- 13 - Hangars pour aéronefs de passage / *Transient aircraft hangars* :** NIL.
- 14 - Réparations / *Repairs* :** NIL.
- 15 - ACB :** ACB du golfe de Saint-Tropez.
- 16 - Transports :** Taxi, minibus, voiture de location / *Car rental.*
TEL : Exploitant d'aérodrome / *AD operator.*
- 17 - Hotels, restaurants :** Hôtel reservation TEL : exploitant d'aérodrome, restaurants à proximité.
Hotel reservation TEL : AD operator, restaurants in the vicinity.

LA MOLE

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES / ADDITIONAL INFORMATION

Les informations ci-dessous seront intégrées dans un prochain amendement
The following information with a permanent matter will be published in a next AMDT

Page	Mise à jour	Update
APP 01	Remplacement de la zone R 60 par la zone P48 SFC – 3300 ft AMSL. Pénétration interdite H24	<i>Replacement of zone R 60 with the zone P 48 SFC - 3300 ft AMSL . Entry prohibited H 24</i>