

| AD 2.LFTZ | | |
|------------------|------------------|------------------|
| AD 2 LFTZ APP 01 | AD 2 LFTZ ATT 01 | AD 2 LFTZ TXT 01 |
| AD 2 LFTZ TXT 02 | AD 2 LFTZ TXT 03 | AD 2 LFTZ TXT 04 |
| AD 2 LFTZ TXT 05 | | |

APPROCHE A VUE

Visual approach

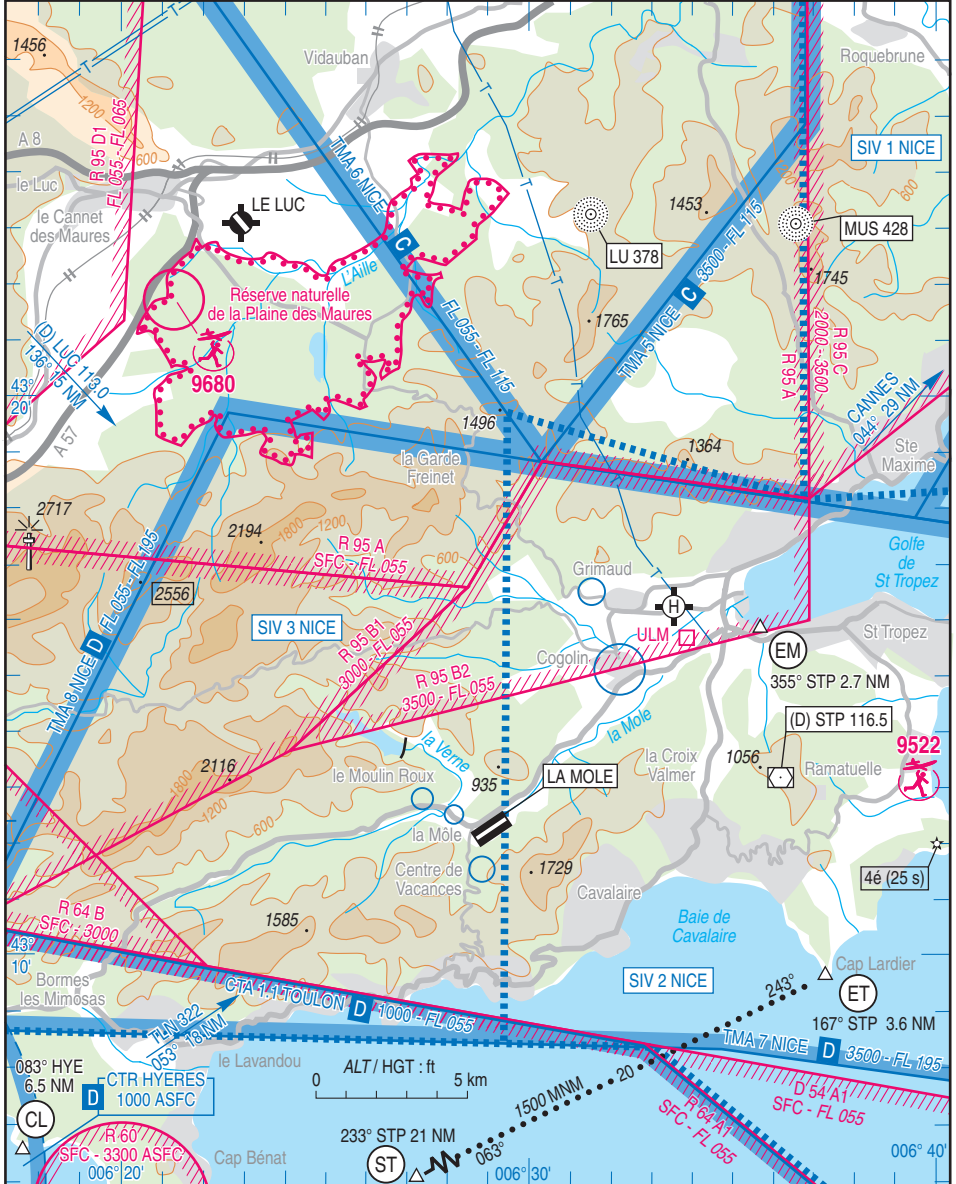
Usage restreint
Restricted use
30 JUN 11

LA MOLE

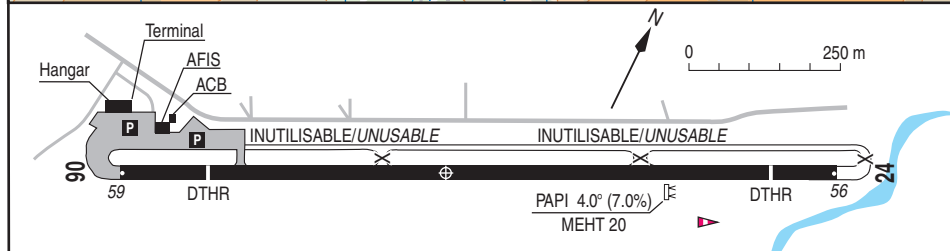
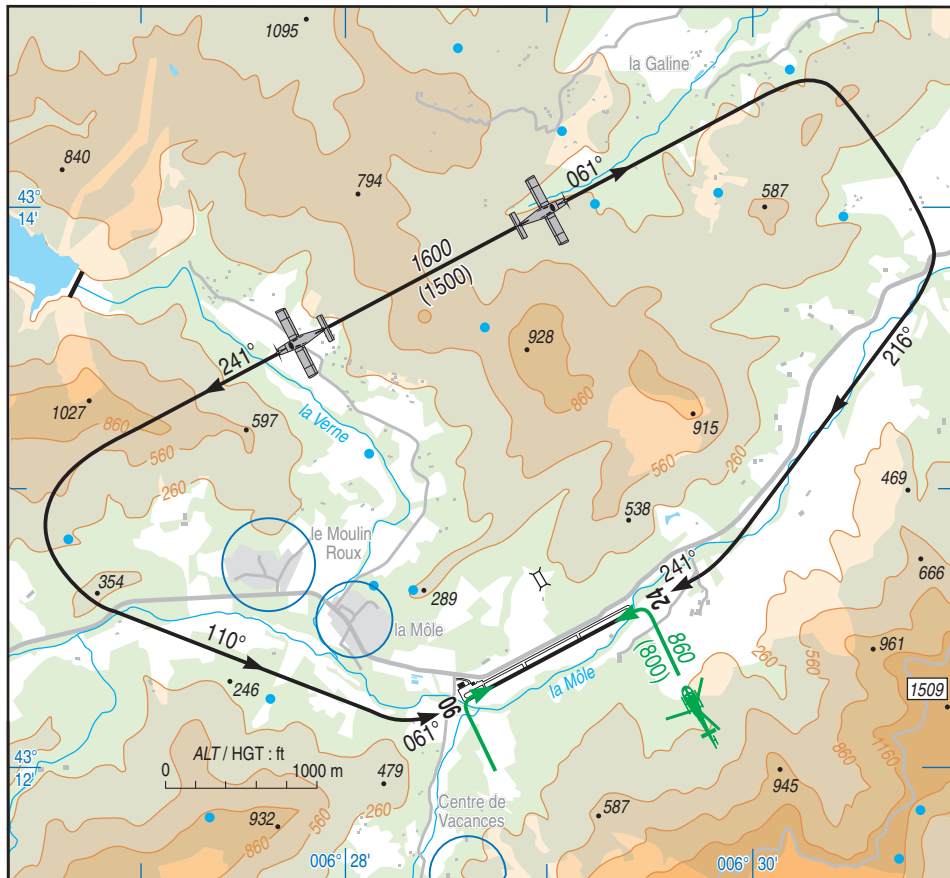
AD2 LFTZ APP 01

| | | |
|---|----------------------------|----------------|
|   | ALT AD : 59 (3 hPa) | LFTZ |
| | LAT : 43 12 23 N | Non WGS-84 |
| | LONG : 006 28 57 E | VAR : 1°E (10) |

APP : NICE Approche/Approach (au-dessus/above 3000) : 134.475 (secteur OUEST/WEST sector) - 122.925 - 125.575 (s)
TWR : NIL
AFIS : 118.125



30 JUN 11



| RWY | QFU | Dimensions Dimension | Nature Surface | Résistance Strength | TODA | ASDA | LDA |
|-----|-----|-------------------------|-------------------|------------------------|------|------|------|
| 06 | 061 | 1180 x 30 | Revêtue Paved | 8.5 TRSI-12 TJ | 1170 | 1140 | 970 |
| 24 | 241 | | | | 1170 | 1140 | 1080 |

Aides lumineuses : RWY 24 : PAPI. Convergence des éléments par rapport à l'axe de piste 9°. Le franchissement du relief élevé situé dans l'axe de piste à environ 2200 m en amont du DTHR n'est pas assuré par le PAPI.
Feux d'identification de seuil RWY 24.

Lighting aids : RWY 24 : PAPI lights are orientated at 232°. Overflight of high mountains located on the RWY 24 centreline extension at 2200 m from DTHR is not cleared by PAPI.
Identification lights at threshold RWY 24.

19 NOV 09

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

AD réservé aux ACFT munis de radios.

AD utilisable uniquement sur PN 24 HR auprès du gestionnaire.

Activité IFR possible.

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.

A cet effet, les exploitants devront soumettre à la DAC/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 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 ;
- 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 :

(*) 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.

General AD operating conditions

AD reserved for radio-equipped ACFT.

AD usable only with PN only 24 HR from managing authority.

Possible IFR operations.

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**2.1 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.

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 "DAC/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 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 ;*
- 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:

() 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.*

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 $90\text{ m} + 0,125 \times D$, 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.

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 $90\text{ m} + 0,125 \times D$, 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 aérienneLimites 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 hazardsWind 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 ou lorsque le paramètre "vitesse du vent" qui doit être fourni par l'AFIS n'est pas disponible excepté pour le commandant de bord d'un aéronef léger basé toute l'année sur l'aérodrome et utilisé en aviation générale qui a la possibilité d'estimer le vent au sol.

Procédures et consignes particulières

Respecter impérativement le circuit publié.

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

Atterrissage : QFU préférentiel 241° cause 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.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait que la largeur de la bande dégagée associée à la piste n'est que de 100 m au lieu des 150 m recommandés par l'OACI.

Roulage interdit hors RWY et TWY.

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.

Activités diverses

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

Activité hélicoptères : hélistation de Grimaud.

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

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

Procedures and special instructions

Respect imperatively the published circuit.

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

LDG: preferred QFU 241° due to relief.

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.

Pilots should be aware that the width of the clearway associated to the runway is only 100 m instead of 150 m recommended by ICAO.

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

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.

Special activities

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

HEL activity: helipad of Grimaud.

ULM activity located 5 NM, NE of the airfield.

LA MOLE

Informations diverses / Miscellaneous

HIV + 1 HR / WIN + 1 HR

Les informations de source **non DGAC** de cette rubrique sont communiquées sous toute réserve.**Non DGAC information in this document is communicated with all reserve.**

- 1 - **Situation / Location** : 15 km SW Saint-Tropez (83 - Var).
- 2 - **ATS** : AFIS : NOV-MAR : 0800-1600 - APR-OCT : 0600-1700
En dehors de ces horaires / *outside these HOR* : O/R exploitant d'aérodrome / *AD operator* , PN 4 HR.
E-mail : operation@airport-st-tropez.com
- 3 - **VFR de nuit / Night VFR** : Non agréé / *Not approved*.
- ← 4 - **Exploitant d'aérodrome / AD operator** : S.A Aéroport du Golfe de Saint-Tropez
RD 98 - 83310 LA MOLE
HOR : 0600-SS :
TEL : 04 94 54 76 40 - FAX (ops) : 04 94 49 57 71 .
E-mail : operation@airport-st-tropez.com
- 5 - **AVA** : DSAC Sud-Est, Délégation Côte d'Azur (voir / *see GEN*).
- 6 - **BRIA** : NICE (voir / *see GEN*).
- 7 - **Préparation du vol / Flight preparation** : Station tributaire de LFMN / *Station depending on LFMN*.
SITA : LTTAPXH
Acheminement PLN 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*.
- ← 10 - **AVT** : Uniquement pendant HOR AFIS / *Only during HOR AFIS*.
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 - **SSLIA** : Niveau 2 / *Level 2*.
Niveau 3-5 O/R à l'exploitant d'aérodrome, PN 24 HR / *Level 3-5 O/R AD operator, PN 24 HR*.
- 12 - **Péril animalier / Wildlife strike hazard** : Occasionnel / *Random* .
- 13 - **Hangars pour aéronefs de passage / Transient aircraft hangars** : NIL.
- 14 - **Réparations / Repairs** : NIL.
- 15 - **ACB** : ACB de la côte des Maures 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.