

**Ce document doit être mis en  
conformité avec les données  
du requérant : toutes les  
données en rouge sont  
fournies à titre d'exemple et  
sont à remplacer par les  
données du requérant.**

## Dossier type :

**Avion à turboréacteur(s)**

**ou**

**MTOW > 5,7 t**

**ou**

**MOPSC supérieure à 9**

## Aérodrome du Golfe de Saint Tropez-La Mole

### Indiquer sur cette page :

- Le nom du requérant,
- L'adresse postale,
- Le type machine concernée
- Le type d'exploitation envisagé (CAT, NCC, autre ...)
- Précisez si ce dossier applique les dispositions de l'article 5 et ou de l'article 6 de l'arrêté du 25 juillet 2019 portant agrément de l'aérodrome de La Môle.

### Pièces à joindre :

- Copie de l'AOC (CTA) et spécifications opérationnelles pour les compagnies, la déclaration NCC pour les exploitants NCC.
- Copie des licences du ou des pilotes TRI et extrait du carnet de vols démontrant la validité du dernier vol à LFTZ sur le type d'aéronef objet de la demande.
- Copie ou extrait de l'AFM permettant de vérifier les performances au décollage, à l'atterrissage, accélération arrêt et second segment.

### **Rappel :**

Quelle que soit l'exploitation envisagée, le requérant Groupe 1 devra appliquer l'article 5 de l'arrêté du 25 juillet 2019 portant agrément de l'aérodrome de La Môle en particulier le CAT.POLA.230 et factorisation de la LDA à 60% (1.67) pour les turboréacteurs ou 70% (1,43) pour les turbopropulseurs.

Préalablement à l'utilisation de l'article 6, des dispositions alternatives aux exigences relatives aux performances au décollage et à l'atterrissage doivent avoir été établies par le détenteur du certificat de type d'avion du Groupe 1 et déposées auprès de la DSAC.

## **INTRODUCTION**

Document non contractuel : toutes les données sont fournies à titre indicatif. Le demandeur doit rédiger un dossier adressé à l'aviation civile française Aix-en-Provence. Ce dossier donnera lieu à un **accusé réception par la DSAC avant le début de l'exploitation sur site.**

**Le dossier doit être envoyé à : [dsac-se-ops@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dsac-se-ops@aviation-civile.gouv.fr)**

### **Informations importantes :**

Tous les appareils du groupe 1 exploités doivent respecter les conditions d'exploitation en matière de performance de l'AIR OPS, en particulier pouvoir atterrir dans les 60 % de la LDA pour les avions à turboréacteurs, et dans les 70 % de la LDA pour les avions à turbopropulseurs.

Les appareils du groupe 1 doivent respecter les conditions d'exploitation du transport public (voir ci-dessus) quelques soient leurs types d'exploitations (privés, NCC ou autres). Toutefois, l'exploitant peut adopter des dispositions alternatives aux exigences relatives aux performances au décollage et à l'atterrissage fixées par les sections 1 des sous parties B et C de l'annexe IV du règlement (UE) no 965/2012. Elles doivent avoir été établies par le détenteur du certificat de type d'avion du Groupe 1 et doivent être intégrées dans le manuel d'exploitation. Dans le cas d'application de ces mesures alternatives, les décollages et les atterrissages ne sont autorisés que **sur piste sèche et en exploitation non commerciale (non CAT).**

Ref : Arrêté du 25 juillet 2019 modifié le 23 juillet 2020 portant agrément de l'aérodrome de La Môle (Var)

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000038850822/>

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000042176713/>

Pour toute information concernant les publications officielles, les opérateurs doivent consulter les cartes officielles disponibles sur le site ci-dessous :

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

Code OACI : **LFTZ**

## 1. Conditions d'utilisation

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

- 15 kt vent moyen pour une direction de vent comprise entre le 040° et le 070° (limites incluses) ;
- 16 kt vent MAX compris et 13 kt vent moyen pour toute autre direction de vent, la première des deux atteinte.

Longueurs de piste déclarées :

QFU 24 : - LDA 1071m (3513ft)

QFU 06 : - TORA 1071m (3513ft) - TODA 1131m (3710ft) - ASDA 1071m (3513ft)

PAPI QFU 24 :

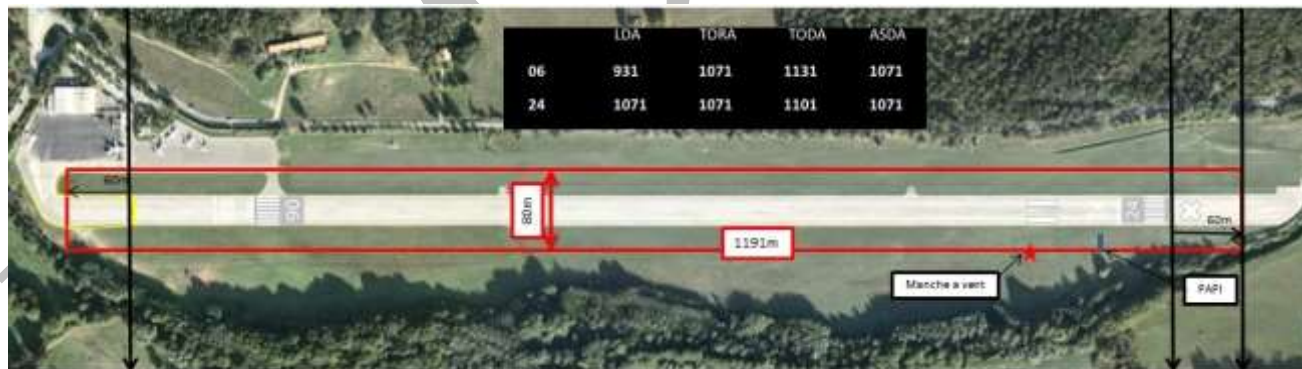
PAPI orienté au 232° désaxé par rapport à l'axe de piste 9°.

Le franchissement du relief élevé situé dans l'axe de piste à environ 2200m en amont du THR n'est pas assuré par le PAPI.

### IMPORTANT

L'aérodrome de la Mole est homologué pour les appareils de code 2 (\*) et dispose d'une bande aménagée de 80 mètres de large conforme à la réglementation en vigueur.

Les exploitants d'aéronefs de code 3 (\*\*) ne disposent pas de la bande dégagée associée à la piste de 150 mètres de large (centrée sur l'axe de piste) telle que recommandée par l'OACI (Annexe 14). En conséquence, l'utilisateur déclare avoir pris connaissance des conditions d'exploitation de la plateforme ci-dessus et s'engage à exploiter l'aérodrome de La Mole sous sa propre responsabilité.



**L'utilisateur déclare avoir pris connaissance des conditions d'exploitation de la plateforme ci-dessus et s'engage à exploiter l'aérodrome de La Mole sous sa propre responsabilité.**

\***Aéronefs de code 2** : La longueur de décollage correspond à la longueur minimale nécessaire pour le décollage à la masse maximale structurale de décollage, au niveau de la mer, en atmosphère standard, en air calme et avec une pente de piste nulle, comme l'indique le manuel de vol certifié de l'avion est supérieure ou égale à 800 mètres et strictement inférieure à 1200 mètres.

\*\***Aéronefs de code 3** : La longueur de décollage correspond à la longueur minimale nécessaire pour le décollage à la masse maximale structurale de décollage, au niveau de la mer, en atmosphère standard, en air calme et avec une pente de piste nulle, comme l'indique le manuel de vol certifié de l'avion est supérieure ou égale à 1 200 mètres et strictement inférieure à 1800 mètres.

## 2. Formation des équipages

### 2.1 Type d'avion

Cette demande concerne l'avion de type **xxx**.

Code OACI : **XXXX**

Types de moteur	<b>Ref réacteur / turbo prop xxx</b>
Masse maxi décollage - MTOW	<b>xxx lb / xxx kg</b>
Capacité maxi passagers certifiée	<b>xxx passagers</b>

### 2.2 Liste des pilotes et FSTD utilisés

Remplir les tableaux ci-dessous détaillant :

- les commandants de bord qualifiés sur le type sur l'aérodrome de Saint-Tropez - La Mole, à la date de dépôt du dossier.
- le cas échéant, le ou les FSTD qui seront utilisés pour le maintien de l'expérience récente.

#### Liste des pilotes

Nom et Prénom	N° de licence	TRI sur le type OUI/NON	Date du dernier vol à LFTZ sur le type	Commentaires
xxx	xxx	xxx	xxx	
xxx	xxx	xxx	xxx	
xxx	xxx	xxx	xxx	
xxx	xxx	xxx	xxx	
xxx	xxx	xxx	xxx	
xxx	xxx	xxx	xxx	

Si la compagnie ne dispose pas de TRI sur le type, préciser les modalités de recours à un TRI externe qualifié LFTZ. Fournir une copie de la licence pour les TRI. **Les « line training captain » ne sont pas acceptés s'ils ne sont pas TRI.**

#### Liste des FSTD

Exploitant du FSTD	Type d'appareil	N° du certificat	Commentaires
xxx	xxx	xxx	

Les FSTD considérés doivent être adaptés à La mole avec un visuel représentatif de l'environnement de l'aéroport.

### **2.3 Programme d'entraînement équipage**

Ce programme est suivi par tout commandant de bord qui n'a pas effectué dans les 12 derniers mois un décollage et un atterrissage sur l'aérodrome en tant que commandant de bord sur le type ou la classe d'aéronef.

Le premier vol suivant le programme de qualification doit être effectué dans les 6 mois.

Ce programme d'entraînement est assuré par un instructeur (TRI) qualifié LFTZ.

Pour la qualification initiale des pilotes, le vol de reconnaissance sur l'aérodrome de La Mole est obligatoire. Il ne peut être effectué sur FSTD.

La phase pratique de ce programme peut être également utilisée pour le maintien de l'expérience récente 12 mois, sur le FSTD mentionné au paragraphe 2.2.

#### **2.3.1 Phase théorique**

La phase théorique porte sur l'étude des points suivants :

- L'étude des cartes,
- Des trajectoires,
- Des obstacles dans les trouées opérationnelles et au voisinage de l'aérodrome,
- L'étude des caractéristiques aérologiques,
- L'étude des performances normales et dégradées de l'avion,
- La description des dispositifs qui limitent les nuisances sonores,
- L'étude des zones dont le survol doit être évité,
- L'étude des particularités du trafic dense et varié dans la zone de l'aérodrome de La Mole et de ses environs.
- L'aérodrome étant non contrôlé, un rappel des conditions d'intégration sur un aérodrome AFIS et des particularités de l'aérodrome de La Mole (VFR et IFR)
- L'attention particulière à apporter au fort trafic hélicoptère à 2000ft et en dessous, en transit ou à destination d'hélistructures à proximité de la trajectoire suivie.

#### **2.3.2 Phase pratique**

La phase pratique consiste à acquérir la qualification de site selon le programme ci-dessous :

- Approche normale QFU 24 (N moteurs) suivie d'une remise des gaz en N-1 en courte finale (altitude de décision **xxx** ft). Application de la procédure de sortie de site en QFU 24 ;
- Approche normale (N moteurs) au QFU 24 et atterrissage complet ;
- Décollage QFU 06 avec une panne moteur (N-1) après V1. Application de la procédure de sortie en QFU 06.

### 3. Arrivée - Atterrissage

#### 3.1 Consignes d'utilisation

Approche et atterrissage en QFU 24 uniquement.

Approche interdite si :

#### EXEMPLE

- un moteur est inutilisable (avant la hauteur de décision) ;
- panne technique influant sur la distance d'atterrissage ;
- piste contaminée ; Sèche si article 6.
- conditions givrantes ;
- vent :
  - Secteur 040° – 070° : vent moyen > 15kt
  - Autres secteurs : vent moyen > 13kt ou vent maxi > 16kt

#### Minimums

APPROCHE DE JOUR SEULEMENT	
Plafond	2 500ft et pas de nuages en dessous de 1 500ft
Visibilité	5 000 mètres

Cette visibilité assure la vue de la piste travers Sud du village de COGOLIN.

#### 3.2 Procédure d'approche QFU 24

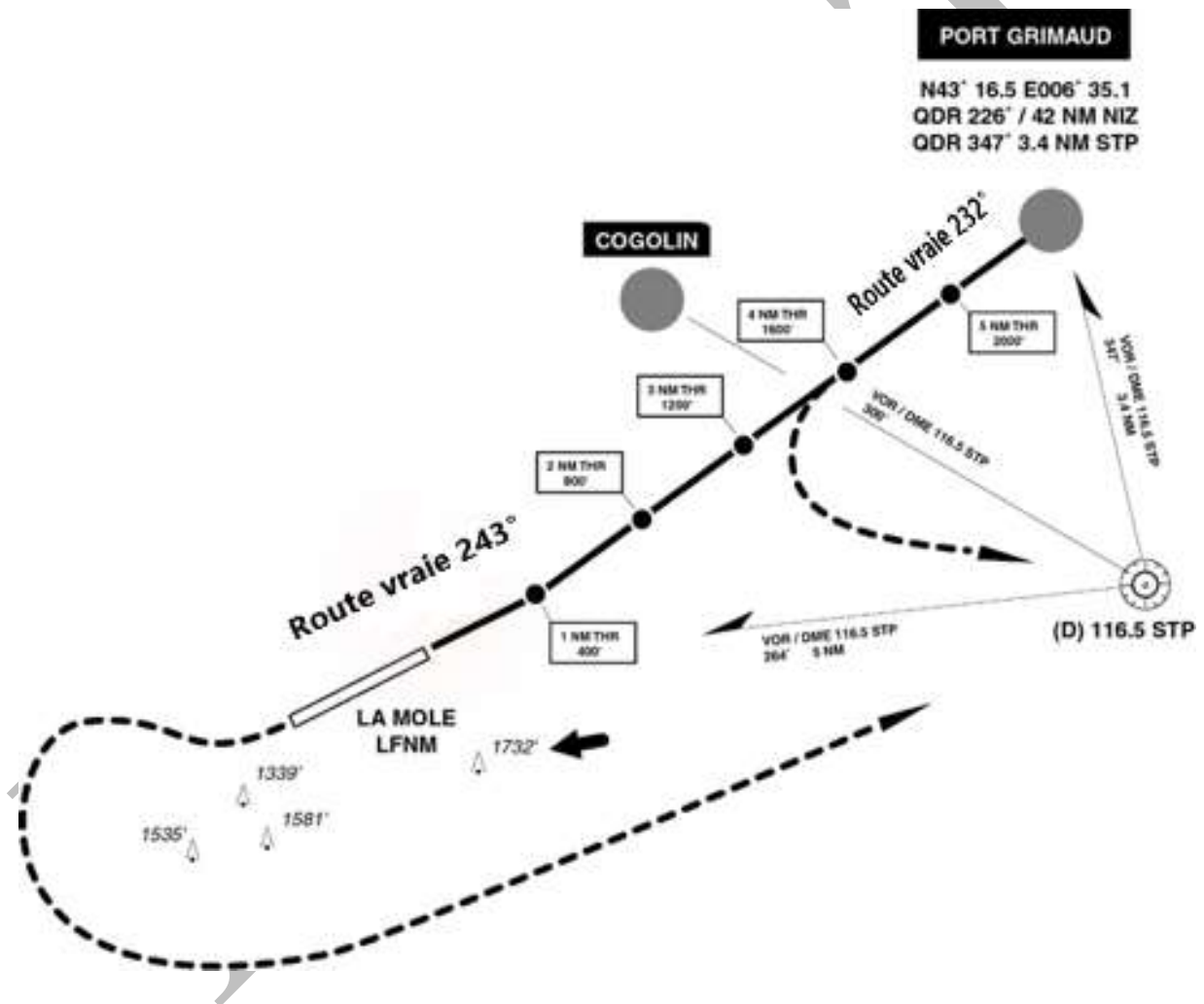
- Pilotage manuel obligatoire à partir de Port Grimaud (Point « EM ») ;
- Annulation du vol IFR à « STP » et poursuite du vol en régime VFR **recommandé**.
- GPWS : **ON ou OFF** ; (Il est conseillé de garder le GPWS en fonction).
- A partir du point EM (43°15'50"N - 006°35'34"E, QDR 355° / 2.7 NM de STP) maintien durant toute l'approche de la Route vraie (Rv) 232° puis Rv 243° en très courte finale (environ 200 ft) ;
- Référence du plan de descente PAPI à 7% (4°), non calée forte pente. Divergence de 9° nord par rapport à l'axe de piste implique une approche décalée QFU 24 au départ de Port Grimaud (point EM) (cf carte page 8). **Le PAPI n'assure pas le franchissement des obstacles pour une trajectoire d'arrivée dans l'axe.**
- **Risque de turbulences au passage de la carrière et cisaillement de vent en courte finale.**
- En remise de gaz (à ou au-dessus de la hauteur de décision), après la verticale de la fin de piste, virer à droite (en évitant le survol du village de La Mole) puis à gauche en suivant la Route Nationale pour contourner le relief situé en bout de piste, suivre la vallée de la rivière La Mole vers le col de Gratteloup en montée vers 2500 ft puis rejoindre sur STP par le trait de côte et se mettre en attente (contacter les organismes de contrôle associés à cette trajectoire) ;
- **En cas de panne moteur :**
  - a) Avant Port-Grimaud, le déroutement est obligatoire sur l'aérodrome de déroutement prévu (Nice, Cannes ou Toulon).

- b) entre 2000 ft et (altitude de décision à préciser par le requérant : xxx ft), la remise de gaz doit être effectuée selon la procédure RdG N-1 pente xx% (à préciser par le requérant en fonction des caractéristiques de l'appareil) ;
  - c) à une altitude inférieure à l'altitude de décision xxxft, atterrissage en fonction de la sécurité atterrissage ;
  - d) L'altitude de décision choisie est : xxx ft ;
- En cas de dégradation météo (en dessous des minima cf 3.1) après Port Grimaud, maintenir VMC et :
- a) avant le Sud de COGOLIN (QDR 300° de STP) : virage à gauche sur STP et se mettre en attente à ou au-dessus de 2000 ft ;
  - b) après le Sud de COGOLIN (QDR 300° de STP), appliquer la procédure « remise de gaz » (ci-dessus).



## Trajectoire d'approche - Carte d'approche VFR - piste 24

REPORTER CETTE PROCEDURE SUR UNE CARTE 1/25 000, A JOINDRE AU DOSSIER



### 3.3 Limitations de masse liées à l'atterrissage

- Configuration ..... ;
- Vitesse : Vref ;
- Piste de 1071m x 30m avec une LDA 24 de 1071m;
- Factorisation de la distance d'atterrissage (CAT.POL.A.230 (a)) à 60% (70% turbopulseurs).
- Prise en compte de 50% du vent de face à l'atterrissage ou 150% du vent arrière prévu, rapporté sur l'axe (CAT.POL.A.230 (d)).

#### EXEMPLE DE TABLEAU DE PRESENTATION DES LIMITATIONS

Etat de la piste	Vent dans l'axe estimé	Vent dans l'axe Pris en compte	Vref	Masse en lbs	Longueur de Piste nécessaire (4)	Charge offerte avec MOE (1) : <b>XXX lbs et</b> CMD : <b>XXX lbs(2)</b>	
Sèche	5kt_arrière	7,5kt arrière	<b>INTERDIT</b>				
	NUL	NUL	XXX	XX.XXX	XXXft/M	X.XXX lbs	X pax (3)
	5 kt de face	2,5 kt de face	XXX	XX.XXX	XXXft/M	X.XXX lbs	XX pax + XXX lb d'extra (3)
	10 kt de face	5 kt de face	XXX	XX.XXX	XXXft/M	X.XXX lbs	XX pax + X.XXX lb d'extra (3)
	15 kt de face	7,5 kt de face	XXX	XX.XXX	XXXft/M	X.XXX lbs	XX pax + X.XXX lb d'extra (3)
Contaminée			<b>INTERDIT</b>				

(1) MOE : masse à vide

(2) CMD : carburant permettant l'atterrissage et le déroutement, assurant **LFTH,LFMD et LFMN** .

(3) ces exemples de masses d'emport passagers ont été calculées suivant les masses forfaitaires utilisées en CAT POL MAB 100 correspondant à une masse forfaitaire "hommes" de 202 lbs. (cas le plus défavorable)

(4) La longueur de piste nécessaire au passage des 50ft à l'arrêt complet de l'aéronef (voir définition CAT.POL.A.230).

#### Exemple:

Masse de base	XX.xxx lbs
CMD	X.xxx lbs
Nombre de passagers = X hommes	X.xxx lbs

---

<b>Masse à l'atterrissage (LW)</b>	<b>XX.xx lbs</b>
------------------------------------	------------------

La masse à l'atterrissage est limitée par la plus restrictive des 2 conditions suivantes :

- Longueur de piste à l'atterrissage (LDA : 3513 ft), soit une distance d'atterrissage de 2107 ft pour les avions à réaction (60%) et une distance d'atterrissage de 2459 ft pour **les avions à turbopulseurs (70%) (CAT POL A 230 et CAT POL A 330)**
- Pente de remise des gaz en N-1 S + FLAPS **XX°**

*Note : la limitation de pente est d'environ 6%, en remise des gaz N-1 à partir du point de décision pour l'atterrissage envisagé en QFU 24 à La Mole. (ce point reste à vérifier en fonction des caractéristiques de l'appareil, objet de la demande).*

## 4. Décollage - Départ

### 4.1 Consignes d'utilisation

- Décollage en piste 06 uniquement.

Conditions météorologiques minimales :

DECOLLAGE DE JOUR SEULEMENT	
Plafond	1 500 ft et pas de nuage en dessous de 1 000ft
Visibilité	3 000 mètres

Limitations liées au décollage :

- Décollage interdit si piste contaminée si l'aéronef est exploité sous le régime dérogatoire de l'article 6 de l'arrêté ;
- Configuration décollage : volets xx° ;
- vent :
  - Secteur 040° – 070° : vent moyen  $\leq 15kt$
  - Autres secteurs : vent moyen  $\leq 13kt$  ou vent maxi  $\leq 16kt$
- GPWS : *ON ou OFF* ;
- Prise en compte de 50% du vent de face au décollage ou 150% du vent arrière prévu, rapporté sur l'axe.

### 4.2 Procédure de décollage QFU 06

Voir en page 13 la trouée d'envol.

*Pour les départ s'effectuant en régime IFR reprendre la documentation en vigueur et les dispositions du CAT.POL.A.310.*

Pour les départs s'effectuant en régime VFR jusqu'à STP :

- Lorsque l'avion a décollé, suivre la route magnétique 063° jusqu'au point A ;
- Point A - Au travers hangar de la déchèterie virer à gauche pour rester au centre de la vallée suivant les conditions :

Décrire la route déterminée en fonction du CAT.POL.A.310 dans le tableau en fonction de la vitesse retenue :

Conditions	V2	Rm
ISA	XXX kt	041°
	XXX kt	040°
	XXX kt	....
ISA + XX°	XXX kt	041°
	XXX kt	040°
	XXX kt	....

- Au point B ou à 2000 ft quitter l'axe pour rejoindre STP.

### 4.3 Limitations de masse liées au décollage

Ce tableau a été établi suivant les données des performances du manuel de vol constructeur.

MTOW (lbs)	xxx
V1	XXX VR = V2

*(Tableau avec les valeurs du Falcon 50 pour information à remplacer par les données du requérant)*

T°C	Vent - kt									
	Arrière				Nul		Face			
	-10		-5		0		+5		+10	
+30°	30.000		32.200		34.200		34.800		35.500	
	91	109	97	112	103	115	104	116	106	118
+25°	31.000		33.000		35.200		35.700		36.300	
	92	110	99	114	105	117	106	118	107	119
+20°	31.200		33.400		35.700		36.200		36.800	
	92	111	99	115	106	118	107	119	109	120
+15°	31.400		33.800		36.000		36.600		37.300	
	93	111	100	115	106	119	107	120	109	121

*Note : Les zones grisées tiennent compte d'une V2 supérieure à la vitesse V2 calculée pour le corridor en page 14. Les calculs de vérification de V2 jusqu'à 122 kts démontrent que les limitations dues aux obstacles ne sont pas limitatives dans ce cas.*

**Dossier type aéronaf Groupe 1 conforme à l'arrêté du 25 juillet 2019 modifié du 23 juillet 2020 portant agrément de l'aérodrome de La Môle  
Aérodrome du Golfe de Saint Tropez-La Mole**

*(Tableau avec les valeurs du Falcon 50 pour information)*

Wind	0 kt			5 kt Arrière		
T(°C)	LIMITATION	MASSE	C/O (masse commerciale possible) + FUEL (1)	LIMITATION	MASSE	C/O (masse commerciale possible) + FUEL (1)
0	Obstacle	<b>33500</b>	<b>11400</b>	Obstacle	<b>32000</b>	<b>9900</b>
5		<b>33250</b>	<b>11150</b>		<b>31750</b>	<b>9650</b>
10		<b>33050</b>	<b>10950</b>		<b>31500</b>	<b>9400</b>
15		<b>32800</b>	<b>10700</b>		<b>31250</b>	<b>9150</b>
20		<b>32600</b>	<b>10500</b>		<b>31000</b>	<b>8900</b>
25		<b>32150</b>	<b>10050</b>		<b>30600</b>	<b>8500</b>
30		<b>31100</b>	<b>9000</b>		<b>29600</b>	<b>7500</b>
35		<b>29950</b>	<b>7850</b>		<b>28550</b>	<b>6450</b>
40		<b>28750</b>	<b>6650</b>		<b>27350</b>	<b>5250</b>

(1) MOE 22100 lbs MTOW 40780 lbs

*Note : la limitation "obstacles" n'est pas impactante pour le décollage envisagé en QFU 06 à La Mole.*

La masse au décollage ne permet pas de se reposer à la Mole donc en cas de panne en vol ce sera un déroutement sur **Nice, Cannes ou Toulon**.

En l'absence de contrainte opérationnelle, la **procédure antibruit** sera appliquée à chaque départ.

*Exemple (Tableau avec les valeurs du Falcon 50 pour information) :*

Masse de base	<b>22.100 lbs</b>
Masse carburant à bord	<b>5.000 lbs</b>
Nombre de passagers = 5 hommes	<b>1.010 lbs</b>

---

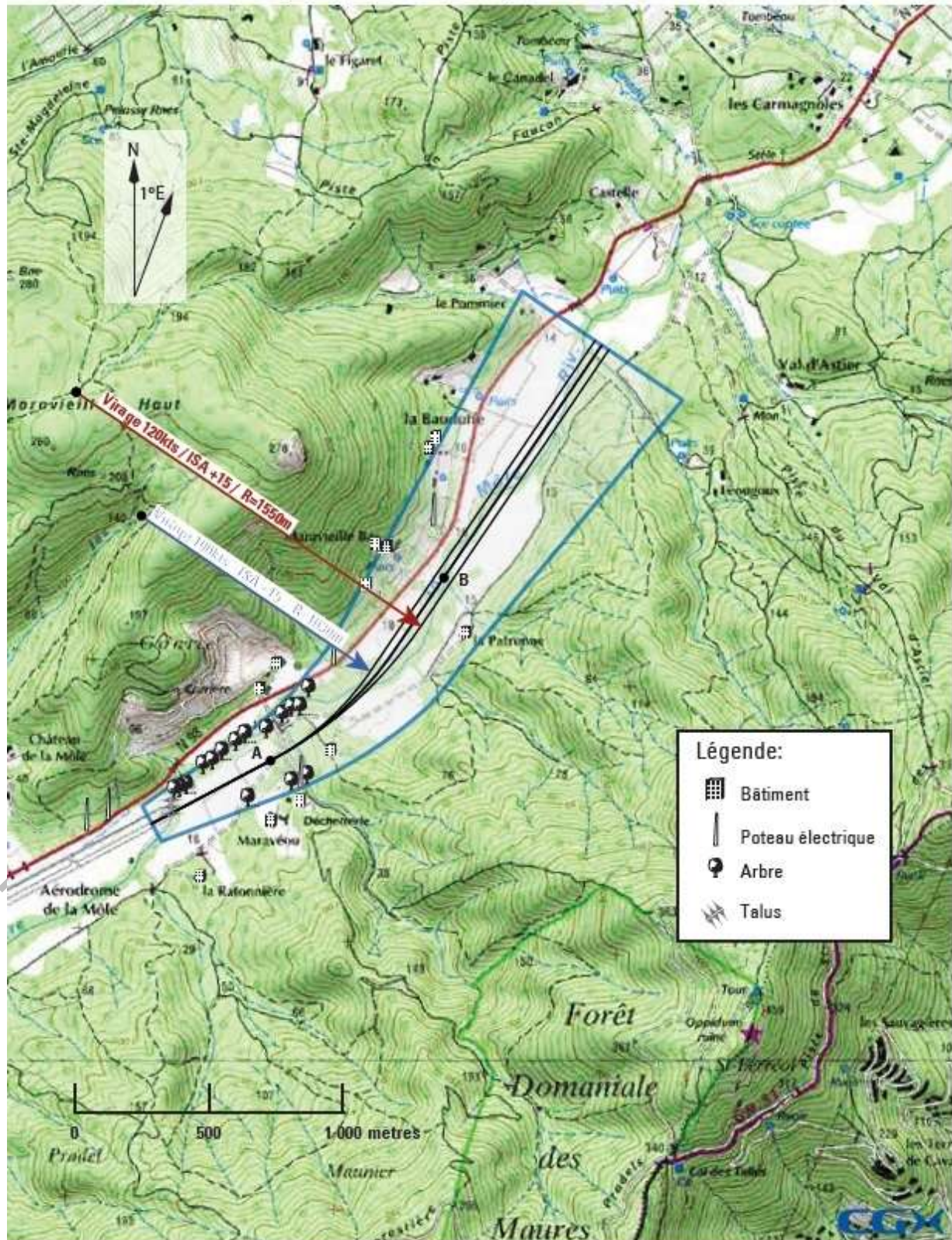
**Masse au décollage (TOW) 28.110 lbs**

La masse au décollage est limitée par la plus restrictive des 2 conditions suivantes :

- Longueur de piste : TODA : 1131m (3710 ft) / ASDA : 1071m (3513 ft)
- Obstacles : Carte d'obstacles La Mole / EO corridor 06

5. Trouée décollage

**LA MOLE**  
**TRAJECTOIRE DE DEPART VFR échelle 1 : 25 000**  
**Exemple de trouée opérationnelle**



Dossier type aéronef Groupe 1 conforme à l'arrêté du 25 juillet 2019 modifié du 23 juillet 2020 portant agrément de l'aérodrome de La Môle  
Aérodrome du Golfe de Saint Tropez-La Mole



**Dossier type aéronaf Groupe 1 conforme à l'arrêté du 25 juillet 2019 modifié du 23 juillet 2020 portant agrément de l'aérodrome de La Môle  
Aérodrome du Golfe de Saint Tropez-La Mole**

Nature	Identification	Top Elevation	Latitude	Longitude	Distance from end of TODA
Tree	Tree 1	24 m / 79 ft	43°12'34.157"N	006°29'25.391"E	229 m / 751 ft
Tree	Tree 2	35 m / 115 ft	43°12'32.432"N	006°29'37.098"E	437 m / 1.434 ft
Tree	Tree 3	32 m / 105 ft	43°12'34.878"N	006°29'38.410"E	499 m / 1.637 ft
Tree	Tree 4	33 m / 108 ft	43°12'34.113"N	006°29'37.438"E	468 m / 1.535 ft
Tree	Tree 5	32 m / 105 ft	43°12'34.758"N	006°29'37.985"E	489 m / 1.604 ft
Straight line 100kt					
Building	Bat b	44 m / 144 ft	43°12'57.248"N	006°29'53.196"E	1.256 m / 4.121 ft
Building	Bat d	53 m / 174 ft	43°13'01.844"N	006°29'55.153"E	1.398 m / 6.358 ft
Straight line 120kt					
Building	Bat c	25 m / 82 ft	43°12'51.229"N	006°30'08.841"E	1.311 m / 4.301 ft
Turn 100kt / R=1030m					
Electric pole	Poteau	21 m / 69 ft	43°12'48.114"N	006°29'47.782"E	867 m / 2.844 ft
Turn 120kt / R=1550m					
Building	Bat a	29 m / 95 ft	43°12'38.112"N	006°29'47.710"E	695 m / 2.280 ft

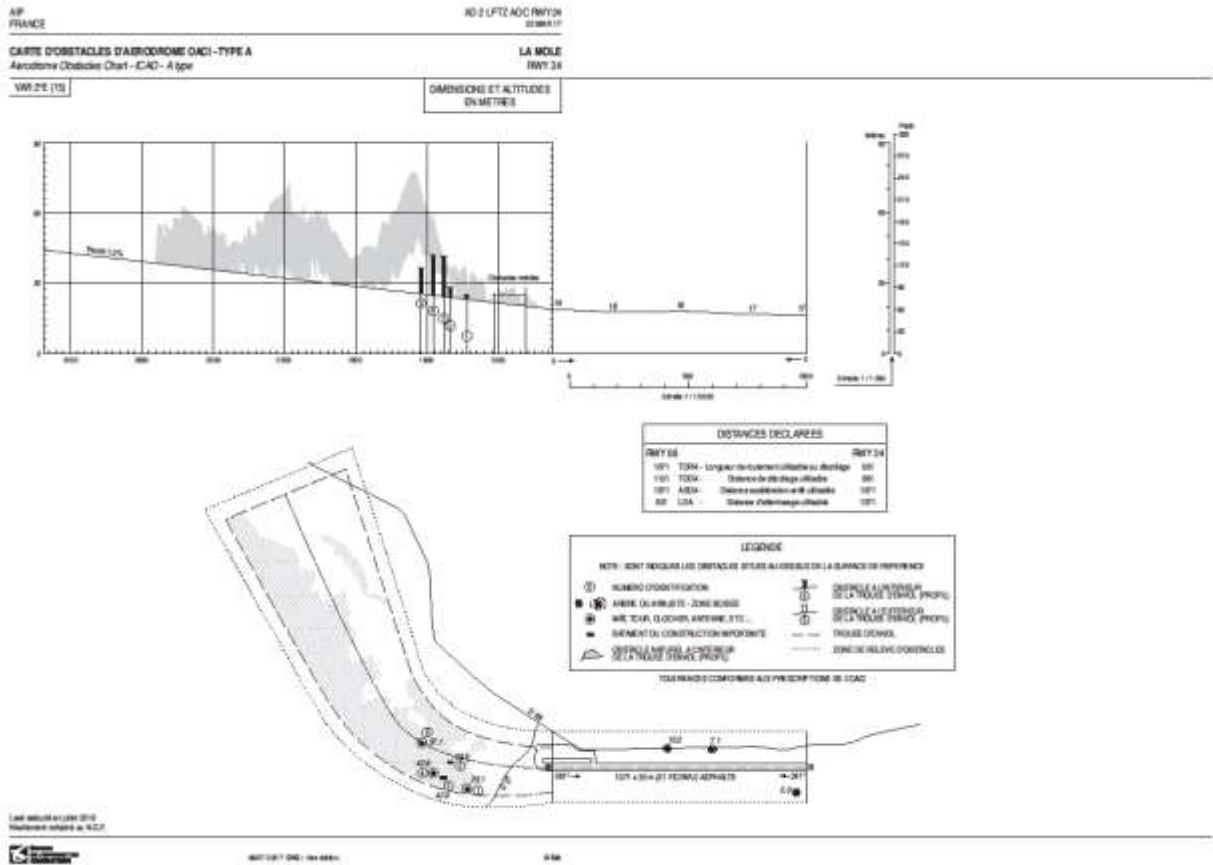
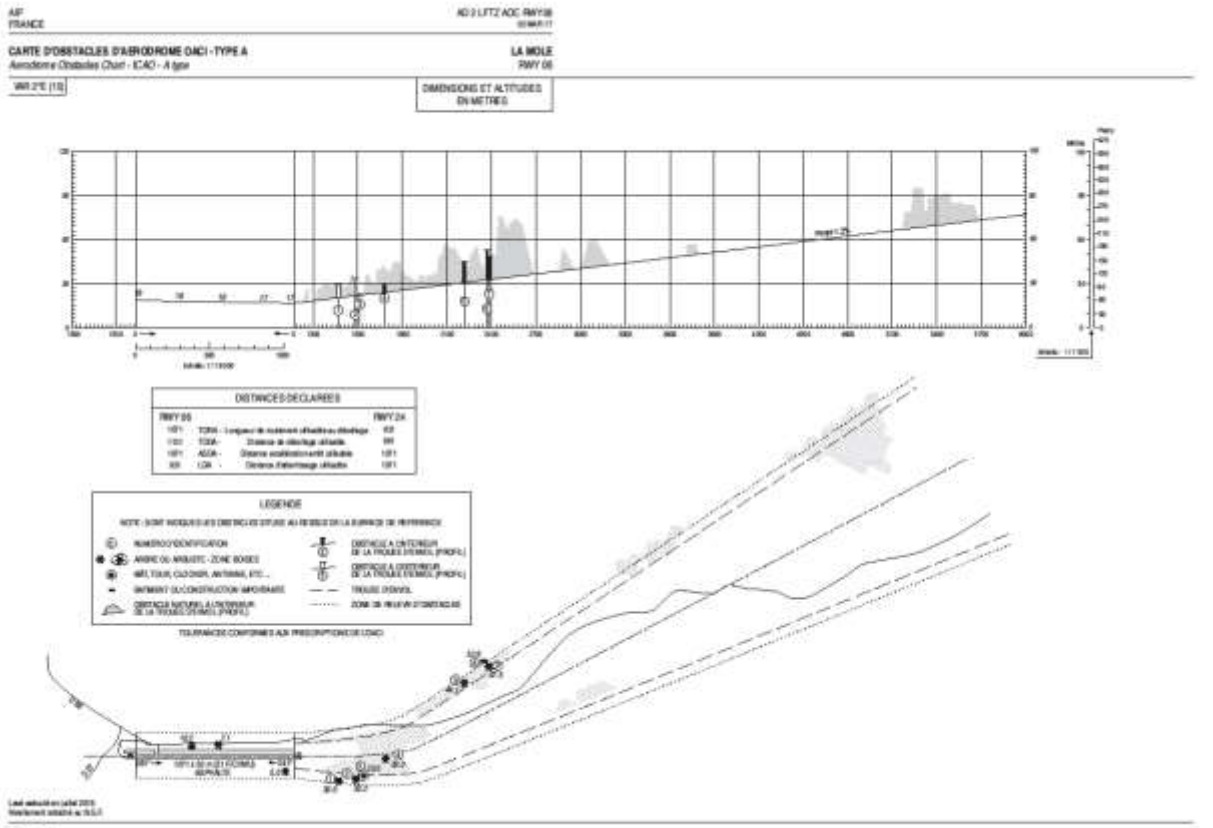
**La trouée opérationnelle ci-dessus est donnée en exemple.**

**Pour toute construction d'une trouée différente par les opérateurs, ceux-ci peuvent se mettre en rapport avec l'aéroport ( [operations@sainttropez.aeroport.fr](mailto:operations@sainttropez.aeroport.fr) ) pour obtenir une liste plus exhaustive des obstacles.**



**Dossier type aéronef Groupe 1 conforme à l'arrêté du 25 juillet 2019 modifié du 23 juillet 2020 portant agrément de l'aérodrome de La Môle  
Aérodrome du Golfe de Saint Tropez-La Mole**

**6. Cartes OACI type A**



7. Eléments de carte à utiliser pour préciser les trajectoires

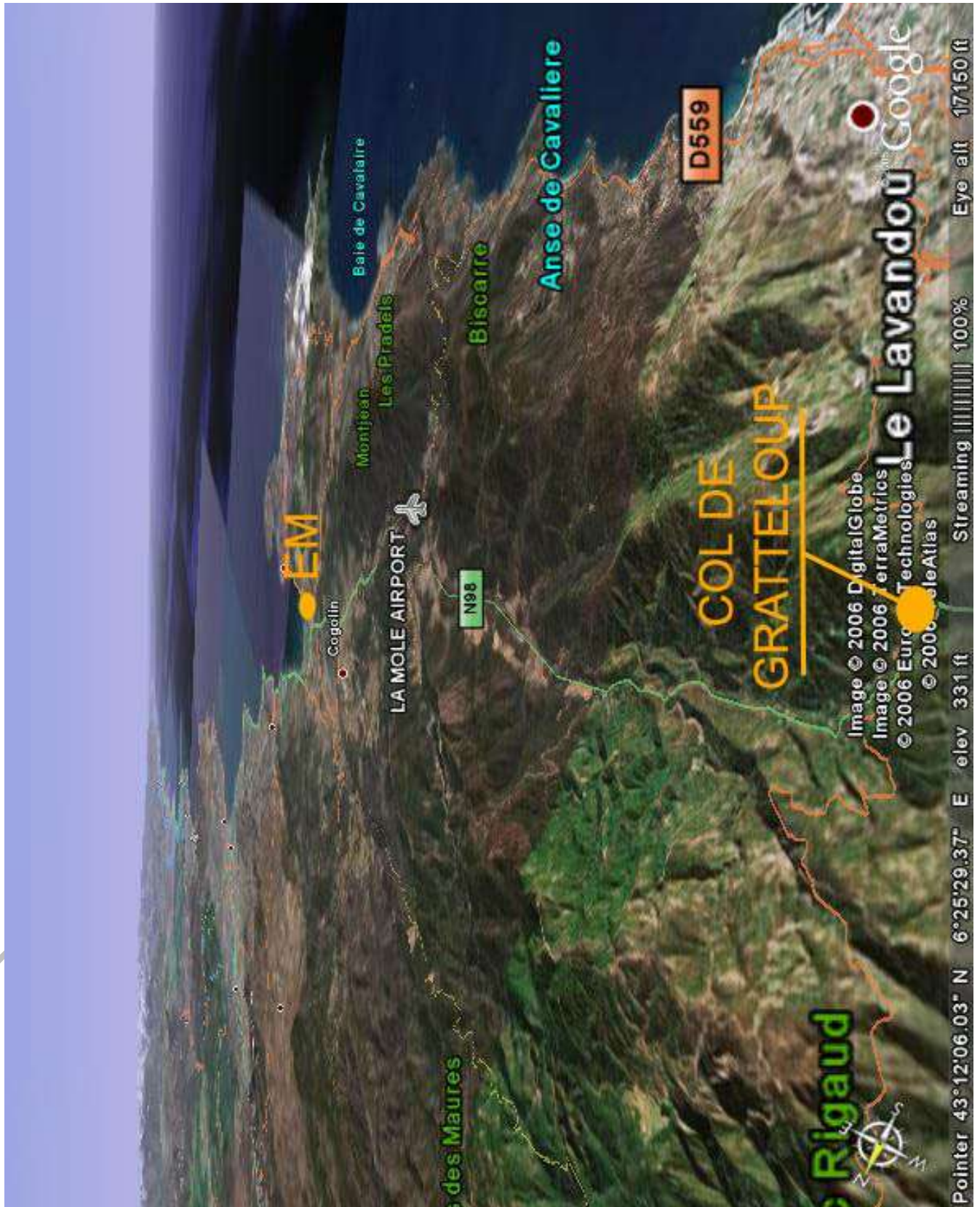


Dossier type aéronef Groupe 1 conforme à l'arrêté du 25 juillet 2019 modifié du 23 juillet 2020 portant agrément de l'aérodrome de La Môle  
Aérodrome du Golfe de Saint Tropez-La Mole



Dossier type aéronef Groupe 1 conforme à l'arrêté du 25 juillet 2019 modifié du 23 juillet 2020 portant agrément de l'aérodrome de La Môle  
Aérodrome du Golfe de Saint Tropez-La Mole







Dossier type aéronef Groupe 1 conforme à l'arrêté du 25 juillet 2019 modifié du 23 juillet 2020 portant agrément de l'aérodrome de La Môle  
Aérodrome du Golfe de Saint Tropez-La Mole

VUE A 3H00 APRES DECOLLAGE

MISE EN VIRAGE SUR LA GAUCHE DANS LA TROUÉE D'ENVOL

