

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

LE CASTELLET

Instrument approach

CAT A B C

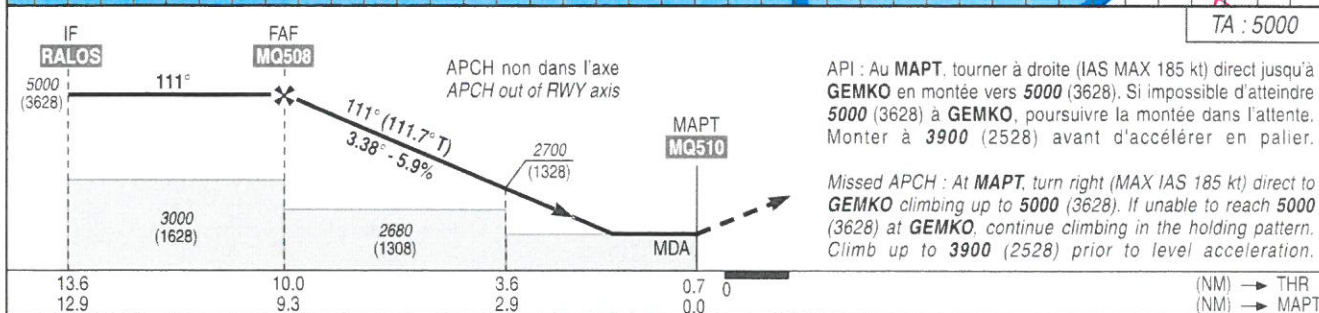
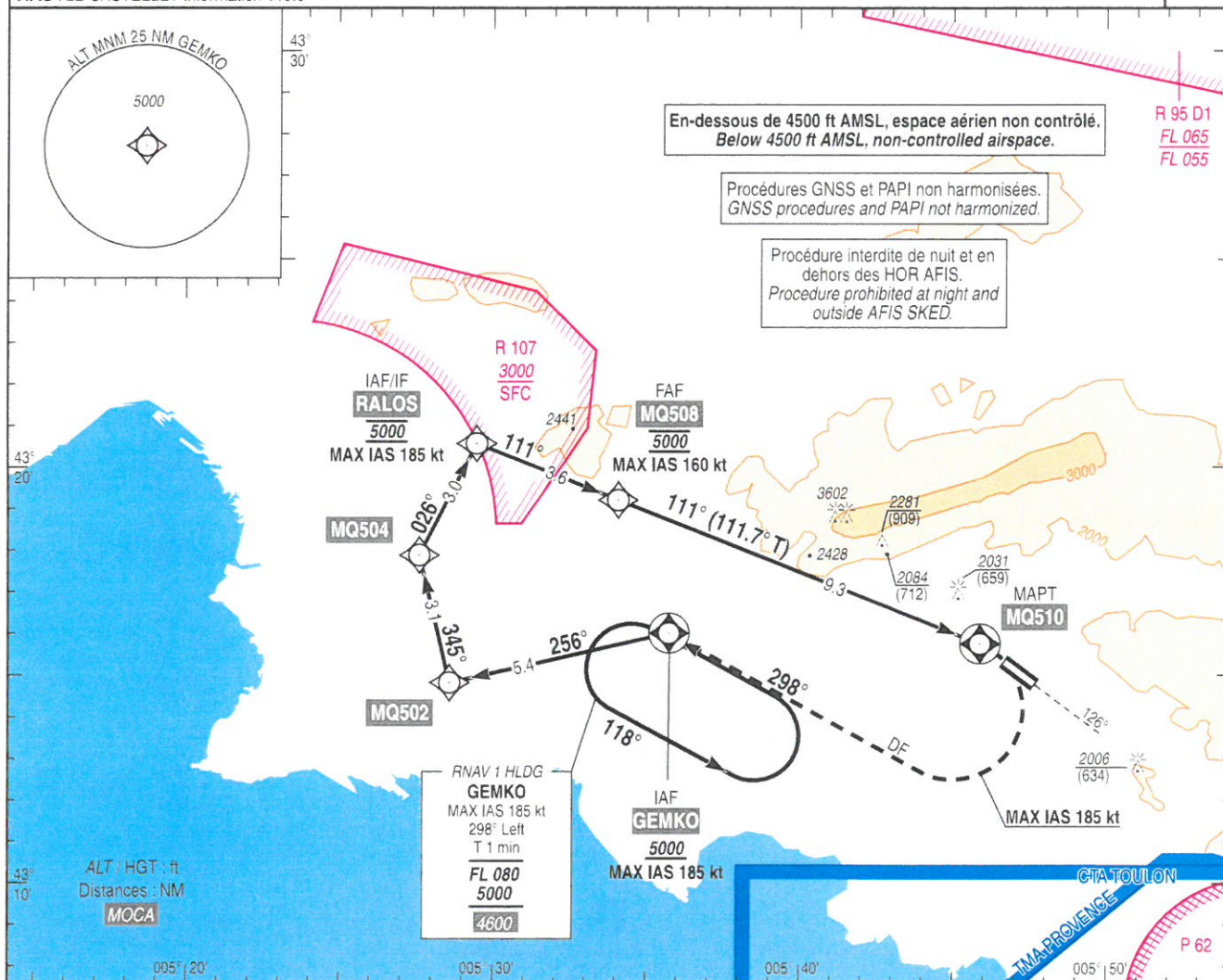
ALT AD : 1391, THR : 1372 (49 hPa)

RNAV (GNSS) C RWY 13

APP : PROVENCE Approche / Approach (1) 131.225 (2) - 120.2 (3) - 132.3 (s)

(1) Dans les limites de la TMA PROVENCE, des AWY G7 et G701, et de la CTA 2 TOULON au-dessus de 4500 ft AMSL
(1) Within the limits of TMA PROVENCE, AWY G7 and G701, and TOULON CTA 2 above 4500 ft AMSL.(2) secteur Nord / North sector
(3) secteur Sud / South sectorVAR
1°E
(15)

AFIS : LE CASTELLET Information 119.0



MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres.											REF HGT : ALT THR	
CAT	(1)		Phase à vue : maintenir le palier à la MDA jusqu'à la verticale de l'aérodrome puis intégrer le circuit en se conformant à la carte d'atterrissage à vue (AD 2 LFMQ ATT 01). Visual phase : maintain level at MDA until overhead aerodrome then enter aerodrome circuit as described on the visual landing chart (AD 2 LFMQ ATT 01).	DIST MQ510 NM ALT (HGT)	9 4900 (3528)	8 4540 (3168)	7 4180 (2808)	6 3820 (2448)	5 3460 (2088)	4 3110 (1738)	3 2750 (1378)	2 2390 (1018)
	MVL (Sud HJ) / Circling (South HJ)											
	MDA (H)	VIS										
A	2330 (960)	1500										
B	2380 (1010)	2400										
C	2680 (1310)	3600										
Observations / Remarks : (1) MVL/Circling CAT C : MAX IAS 160 kt. Perte de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see ENR 1.5.												
FAF - MQ510		9.3 NM	70 kt 7 min 58	85 kt 6 min 34	100 kt 5 min 35	115 kt 4 min 51	130 kt 4 min 18	145 kt 3 min 51	160 kt 3 min 29			
VSP (ft/min)			420	510	600	690	780	870	960			

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 1391 (50 hPa), THR : 1388

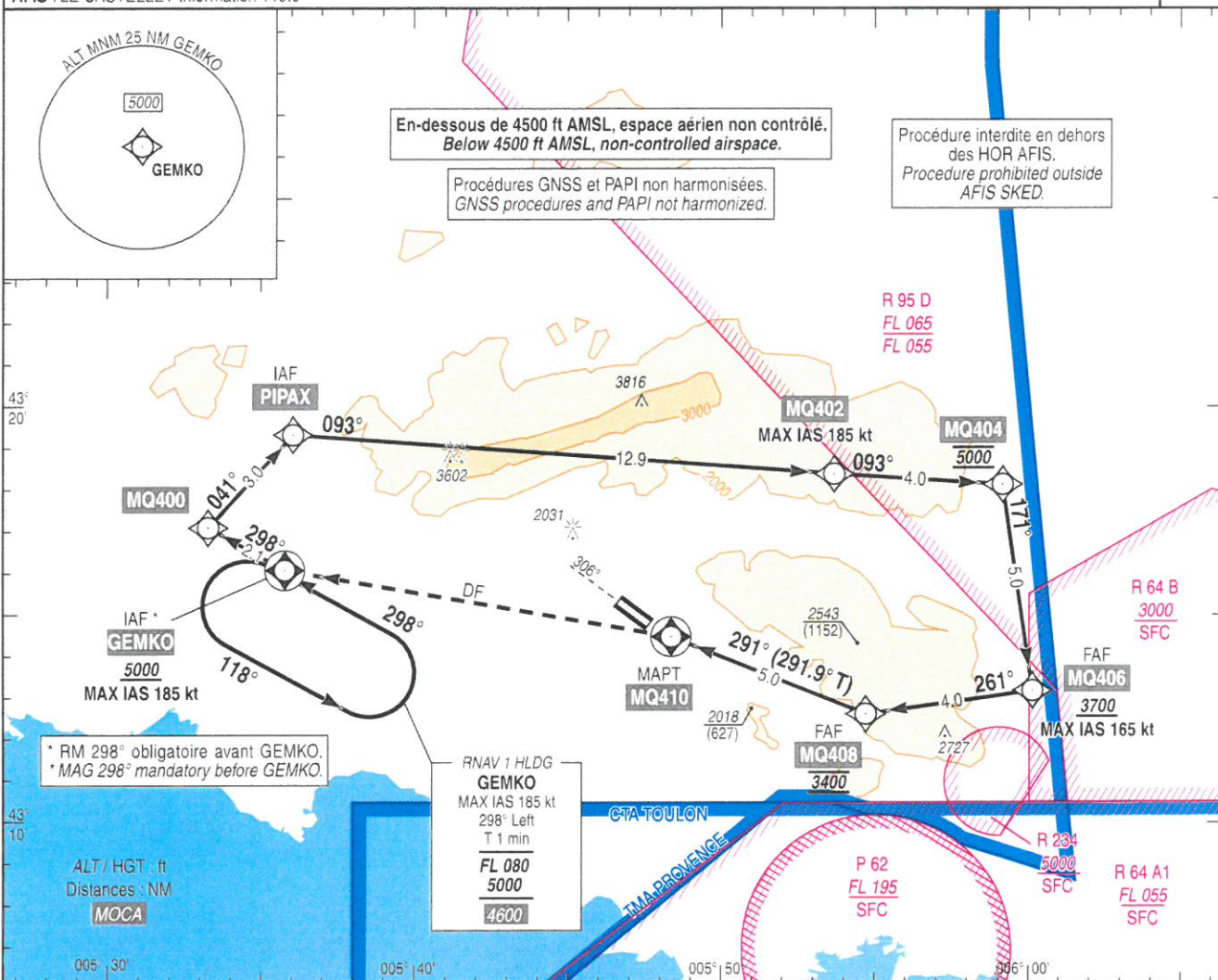
LE CASTELLET

RNAV (GNSS) RWY 31

APP : PROVENCE Approche / Approach (1) 131.225 (2) - 120.2 (3) - 132.3 (s)

(1) Dans les limites de la TMA PROVENCE, des AWY G7 et G701, et de la CTA 2 TOULON au-dessus de 4500 ft AMSL
(2) secteur Nord / North sector
(3) secteur Sud / South sector

AFIS : LE CASTELLET Information 119.0

VAR
1°E
(15)

TA : 5000

API : Montez vers 5000 (3609) direct jusqu'à GEMKO (IAS MAX 185 kt). Circuit d'attente obligatoire avant de débiter l'approche. Si impossible d'atteindre 5000 (3609) à GEMKO, poursuivre la montée dans l'attente. Monter à 3900 (2509) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb 5000 (3609) straight up to GEMKO (MAX IAS 185 kt). Holding pattern mandatory before starting the approach. If unable to reach 5000 (3609) at GEMKO, continue climbing in the holding pattern. Climb up to 3900 (2509) prior to level acceleration.

THR ← (NM)
MAPT ← (NM)

MNM 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		(1)	
	OCH : 683		MVL (Sud HJ) / Circling (South HJ)	
	MDA (H)	RVR	MDA (H)	VIS
A	1500	2330 (940)	1500	
B	2080 (690)	1600	2380 (990)	2400
C		3200	2810 (1420)	3200

DIST MQ410

NM	4	3	2
ALT (HGT)	3060 (1669)	2710 (1319)	2370 (979)

Observations / Remarks : (1) MVL/Circling CAT C : MAX IAS 160 kt.

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

	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
FAF - MQ410	5.0 NM	4 min 17	3 min 32	3 min 00	2 min 37	2 min 18	2 min 04
VSP (ft/min)	400	490	570	660	740	830	920

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

LE CASTELLET

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 1391 (50 hPa), THR : 1372

VPT RWY 13

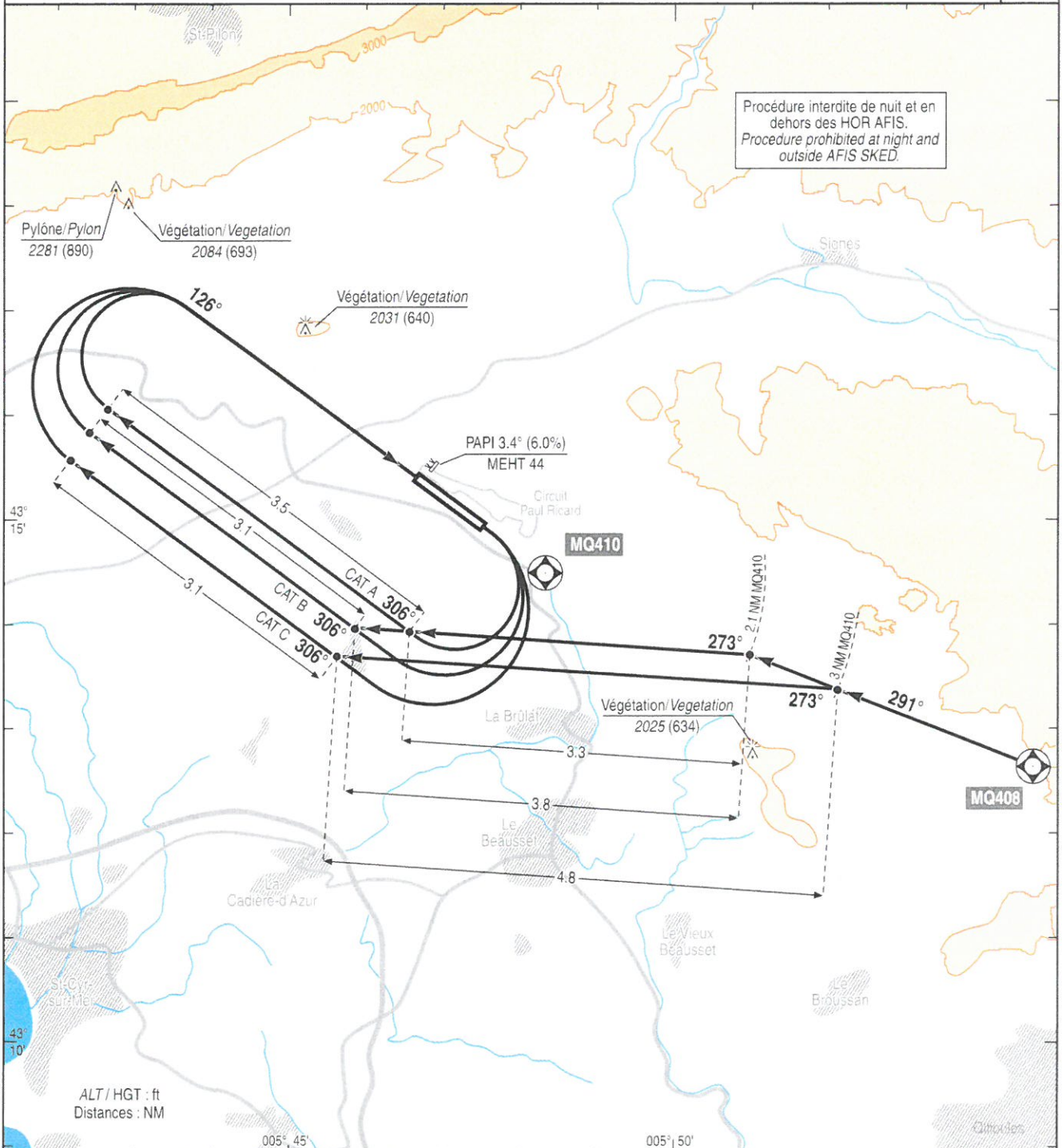
APP : PROVENCE Approche / Approach (1) 131.225 (2) - 120.2 (3) - 132.3 (s)

(1) Dans les limites de la TMA PROVENCE, des AWY G7 et G701, et de la CTA 2 TOULON au-dessus de 4500 ft AMSL
(1) Within the limits of TMA PROVENCE, AWY G7 and G701, and TOULON CTA 2 above 4500 ft AMSL.

AFIS : LE CASTELLET Information 119.0

(2) secteur Nord / North sector
(3) secteur Sud / South sector

VAR
1°E
(15)



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

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT (1) (suite/after LNAV RWY 31)	
	MDA (H)	VIS
A	2330 (940)	1500
B	2380 (990)	2400
C	2680 (1290)	3200

Observations / Remarks : (1) MAX IAS 160 kt.

ATIS	PROVENCE	125.350
APP	PROVENCE Approche / <i>Approach</i>	120.2 - 131.225 (1)
AFIS	LE CASTELLET Information	119.0

(1) Sur clairance ATC / With ATC clearance
 — — — — Non planifiable
 Cannot be scheduled

RNAV 1
GNSS only



RADIOCOMMUNICATION FAILURE
See special instruction in AD 2 LFMQ SID RWY13 -RNAV -INSTR 01.

**LE CASTELLET
SID RNAV RWY 13**

NUISANCES : appliquer les procédures moindre bruit.
RESTRICTION : Départ IFR interdit hors HOR ATS.
VITESSE : FL < 100 : IAS MAX 250 kt
PENTES : - ATS : Pente 7% jusqu'à 5000 ft. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser l'ATS lors de la demande de mise en route.

- Théorique de montée: voir description des SID.

NOISE POLLUTION: comply with the noise abatement procedures.
RESTRICTION: IFR departure prohibited outside ATS SKED.
SPEED: FL < 100 : MAX IAS 250 kt
CLIMB GRADIENTS: - ATS: Climb gradient 7% up to 5000 ft. If impossible, the pilot shall advise ATS at startup request.

- Theoretical climb gradient: see SID description.

1 CONSIGNES RECOMMANDÉES POUR UN DÉPART IFR

Monter dans l'axe, à 1900 ft, virer à droite (IAS MAX 175 kt) direct jusqu'à MQ604.

Pente théorique de montée: 4% jusqu'à 2200 ft, déterminée par relief 2025 ft à 3,7 NM dans le 129° de l'ARP.

1 RECOMMENDED INSTRUCTIONS FOR IFR DEPARTURES

Climb runway heading. At 1900 ft, turn right (MAX IAS 175 kt) direct to MQ604.

Theoretical climb gradient: 4% until 2200 ft, determined by relief 2025 ft, 3.7 NM/129° ARP.

SID	ITINÉRAIRES Routing	CLR initiale Initial CLR	REMARQUES Remarks
AVN 1R	A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (voir §1), A MQ604, poursuivre jusqu'à MRM, ensuite jusqu'à ETOMA et AVN. <i>After recommended instructions for IFR departures (see §1), At MQ604, continue to MRM then to ETOMA and AVN.</i>	5000	
SAURG 1R Non planifiable <i>Cannot be scheduled</i>	A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (voir §1), A MQ604, poursuivre jusqu'à MRM, ensuite jusqu'à DOLIV et SAURG. <i>After recommended instructions for IFR departures (see §1), At MQ604, continue to MRM then to DOLIV and SAURG.</i>	5000	FL150 MNM à/at SAURG
MTL 1R (RFL < 195)	A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (voir §1), A MQ604, poursuivre jusqu'à MRM, ensuite jusqu'à CM et MTL. <i>After recommended instructions for IFR departures (see §1), At MQ604, continue to MRM then to CM and MTL.</i>	5000	
MTG 1R	A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (voir §1), A MQ604, poursuivre jusqu'à POMEQ, ensuite jusqu'à MTG. <i>After recommended instructions for IFR departures (see §1), At MQ604, continue to POMEQ then to MTG.</i>	5000	
LUC 1R (RFL < 145)	A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (voir §1), A MQ604, poursuivre jusqu'à MQ606 (IAS MAX 230kt). Puis jusqu'à TRETS et LUC. <i>After recommended instructions for IFR departures (see §1), At MQ604, continue to MQ606 (MAX IAS 230kt). Then to TRETS and LUC.</i>	5000	MQ606: IAS MAX 230kt
NASIK 1R (RFL > 155)	A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (voir §1), A MQ604, poursuivre jusqu'à MQ606 (IAS MAX 230kt). Puis jusqu'à TRETS et NASIK. <i>After recommended instructions for IFR departures (see §1), At MQ604, continue to MQ606 (MAX IAS 230kt). Then to TRETS and NASIK.</i>	5000	MQ606: IAS MAX 230kt

2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATIONS

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 la fin du DEP INI 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.

2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

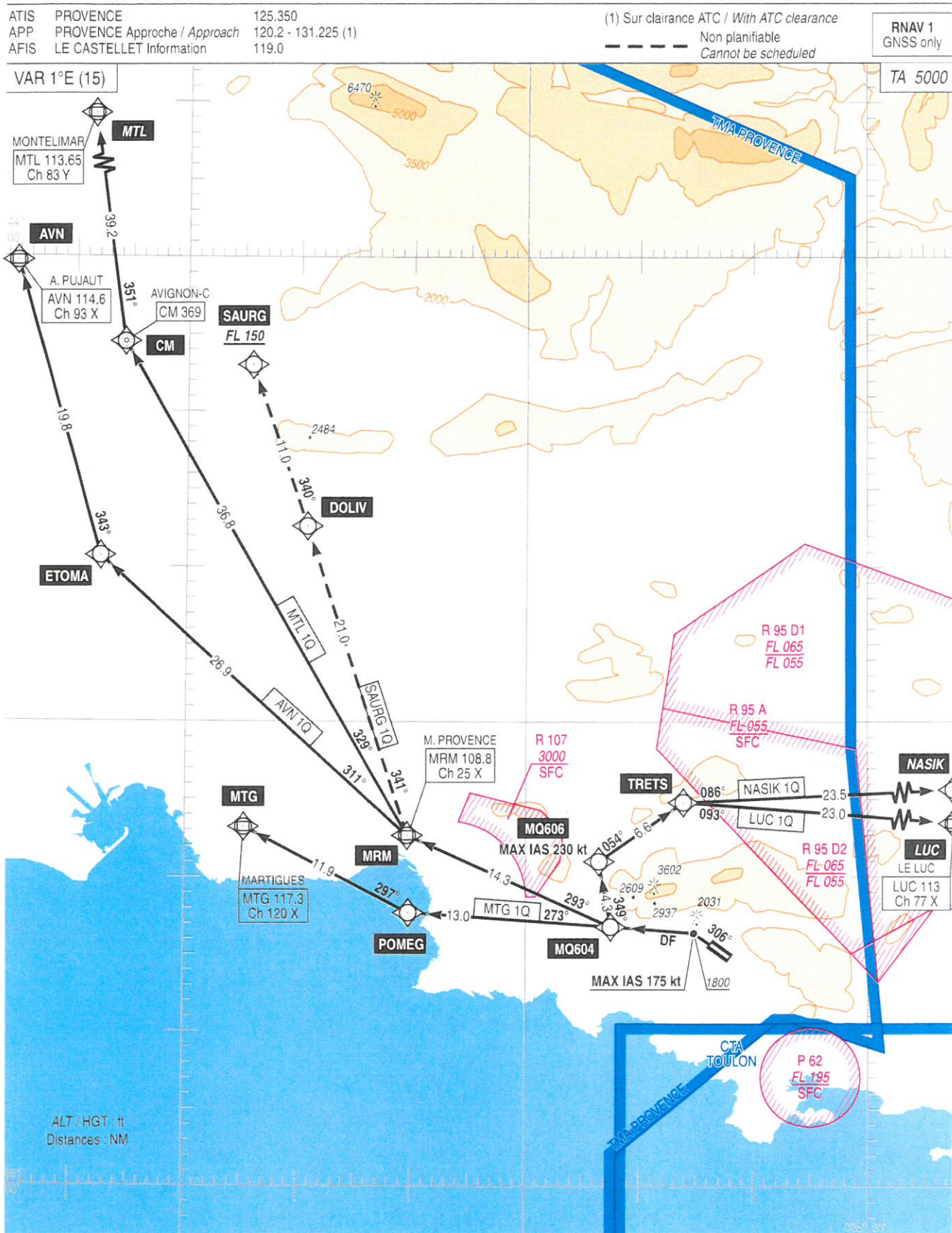
On VMC : - before radar vectoring, turn back in order to land on the aerodrome.

- after radar vectoring, join SID directly.

On IMC : - before radar vectoring, continue flight up to the INI DEP end at assigned FL, then join SID directly.

- after radar vectoring, join SID directly.

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

LE CASTELLET
SID RNAV RWY 31
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

**LE CASTELLET
SID RNAV RWY 31**

NUISANCES : appliquer les procédures moindre bruit.
RESTRICTION : Départ IFR interdit hors HOR ATS.
VITESSE : FL < 100 : IAS MAX 250 kt
PENTES : - ATS : Pente 8% jusqu'à 5000 ft. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser l'ATS lors de la demande de mise en route.

NOISE POLLUTION: comply with the noise abatement procedures.
RESTRICTION: IFR departure prohibited outside ATS SKED.
SPEED: FL < 100 : MAX IAS 250 kt
CLIMB GRADIENTS: - ATS: Climb gradient 8% up to 5000 ft. If impossible, the pilot shall advise ATS at startup request.

- Theoretical climb gradient: see SID description.

- Théorique de montée: voir description des SID.

1 CONSIGNES RECOMMANDÉES POUR UN DÉPART IFR

Monter dans l'axe, à 1800 ft, virer à gauche (IAS MAX 175 kt) direct jusqu'à MQ604.

Pente théorique de montée: 7,8% jusqu'à 2200 ft, déterminée par relief 2025 ft à 2.2 NM dans le 319° de l' ARP.

Cette pente fait abstraction de la végétation d'altitude de 429 m (1408 ft) située à 30 m de la DER à droite.

1 RECOMMENDED INSTRUCTIONS FOR IFR DEPARTURES

Climb runway heading. At 1800 ft, turn left (MAX IAS 175 kt) direct to MQ604.

Theoretical climb gradient: 7.8% until 2200 ft, determined by relief 2025 ft, 2.2 NM/319° ARP.

This slope does not take into account the vegetation, altitude 429 m (1408 ft) located at 30 m from DER to the right of axis.

SID	ITINÉRAIRES Routing	CLR initiale Initial CLR	REMARQUES Remarks
AVN 1Q	A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (voir §1), A MQ604, poursuivre jusqu'à MRM, ensuite jusqu'à ETOMA et AVN. <i>After recommended instructions for IFR departures (see §1), At MQ604, continue to MRM then to ETOMA and AVN.</i>	5000	
SAURG 1Q Non planifiable <i>Cannot be scheduled</i>	A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR IFR (voir §1), A MQ604, poursuivre jusqu'à MRM, ensuite jusqu'à DOLIV et SAURG. <i>After recommended instructions for IFR departures (see §1), At MQ604, continue to MRM then to DOLIV and SAURG.</i>	5000	FL150 MNM à/at SAURG
MTL 1Q (RFL < 195)	A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (voir §1), A MQ604, poursuivre jusqu'à MRM, ensuite jusqu'à CM et MTL. <i>After recommended instructions for IFR departures (see §1), At MQ604, continue to MRM then to CM and MTL.</i>	5000	
MTG 1Q	A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (voir §1), A MQ604, poursuivre jusqu'à POMEQ, ensuite jusqu'à MTG. <i>After recommended instructions for IFR departures (see §1), At MQ604, continue to POMEQ then to MTG.</i>	5000	
LUC 1Q (RFL < 145)	A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (voir §1), A MQ604, poursuivre jusqu'à MQ606 (IAS MAX 230kt). Puis jusqu'à TRETS et LUC. <i>After recommended instructions for IFR departures (see §1), At MQ604, continue to MQ606 (IAS MAX 230kt). Then to TRETS and LUC.</i>	5000	MQ606: IAS MAX 230kt
NASIK 1Q (RFL > 155)	A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (voir §1), A MQ604, poursuivre jusqu'à MQ606 (IAS MAX 230kt). Puis jusqu'à TRETS et NASIK. <i>After recommended instructions for IFR departures (see §1), At MQ604, continue to MQ606 (IAS MAX 230kt). Then to TRETS and NASIK.</i>	5000	MQ606: IAS MAX 230kt

2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATIONS

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 la fin du DEP INI 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.

2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

On VMC : - before radar vectoring, turn back in order to land on the aerodrome.

- after radar vectoring, join SID directly.

On IMC : - before radar vectoring, continue flight up to the INI DEP end at assigned FL, then join SID directly.

- after radar vectoring, join SID directly.

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