

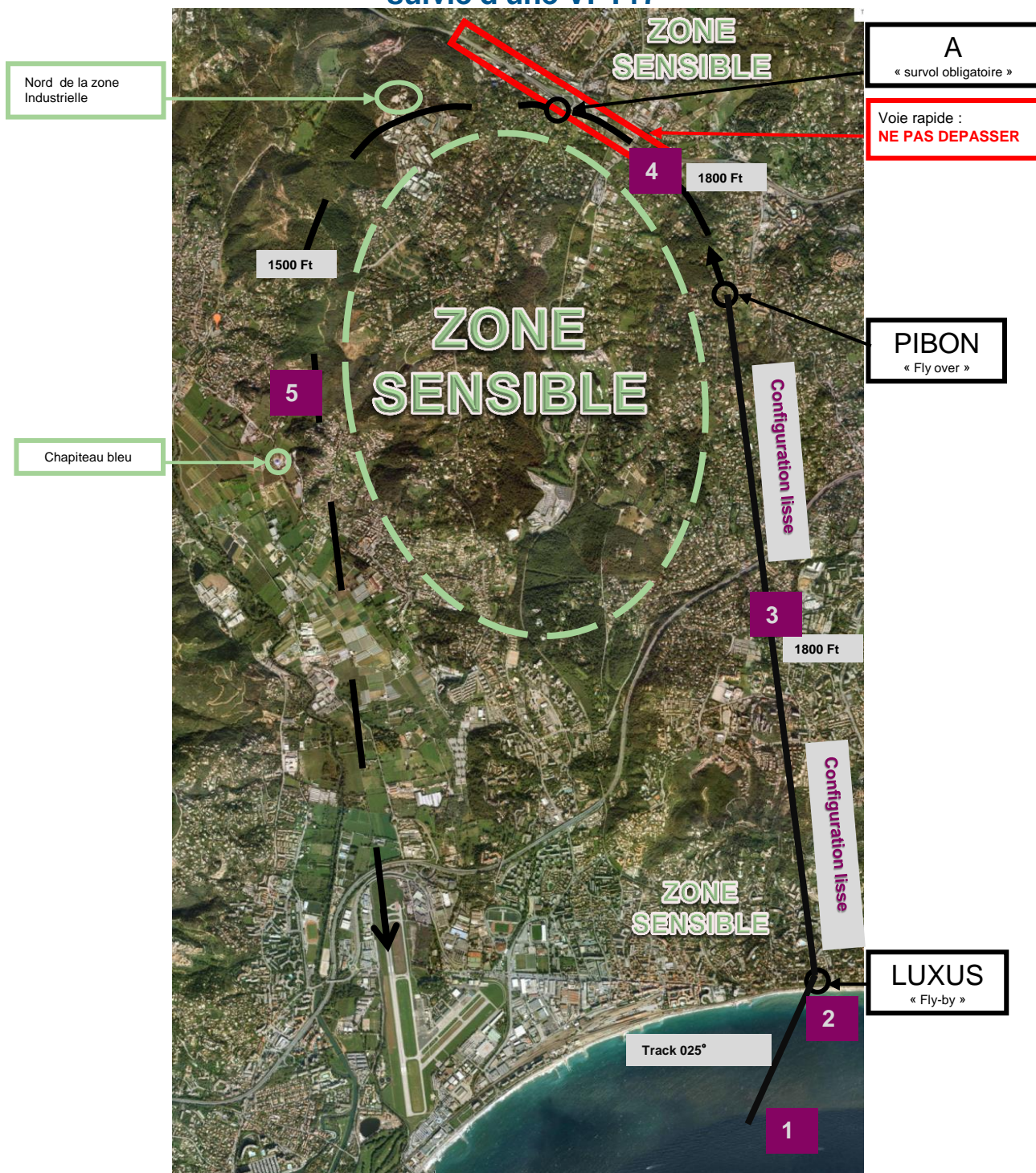


AÉROPORT
CANNES MANDELIEU

Briefing Pilote IFR

Version 6 : Ajout du point « A » à survoler

Trajectoire dans le cas de procédure LOC A ou RNAV (GNSS) suivie d'une VPT17



Les numéros de 1 à 5 correspondent aux photos des situations détaillés pages suivantes



AÉROPORT
CANNES MANDELIEU

Repères visuels

Dans le respect des conditions de sécurité et des instructions de contrôle données par la TWR, merci de bien vouloir procéder comme suit:

- Eviter le survol des zones sensibles
- **Le fait de dépasser l'axe de la finale vers l'Ouest est acceptable sur le plan environnemental (identifier le nord de la zone industrielle et le chapiteau bleu en page 1)**
- Limiter les inverseurs de poussée aux impératifs de sécurité

Décollage

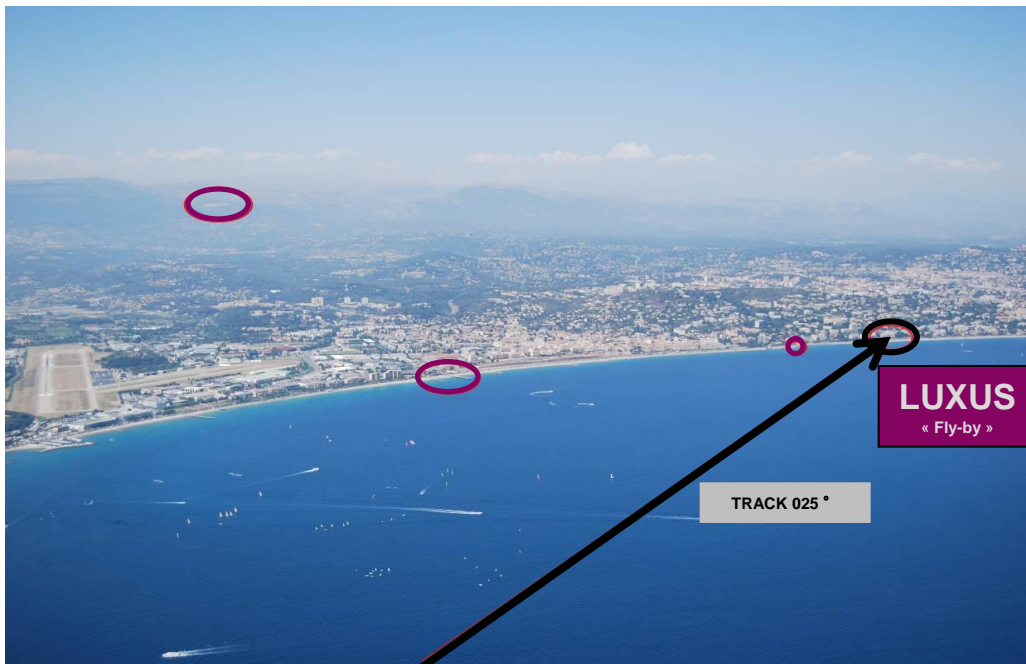
Dans la CTR de Cannes IAS ≤ 210 kts
Taux de montée 1000 ft/min jusqu'à l'altitude autorisée

Au sol

Limiter l'usage des APU (20 min avant vol et 10 min après vol)

Les numéros sur la gauche sont reportés sur la carte page 1.

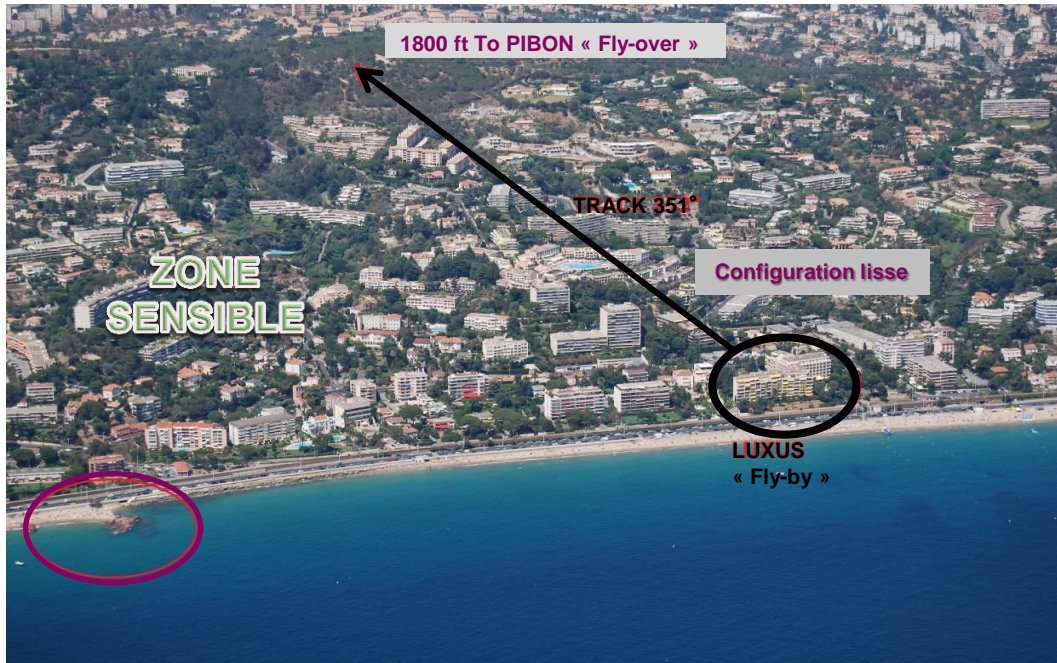
1





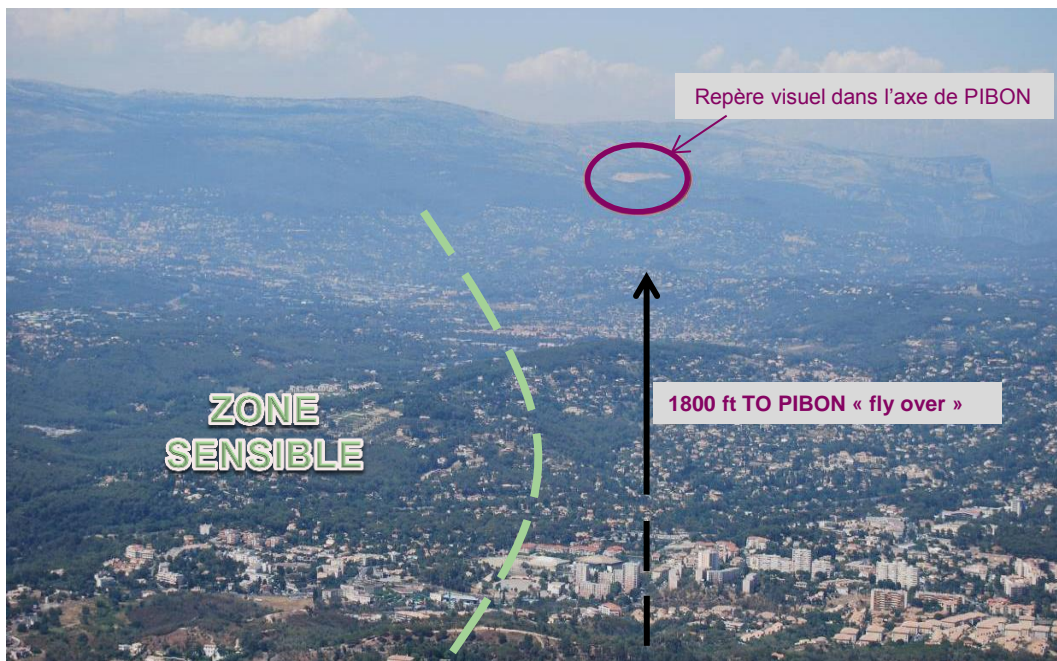
Repères visuels

2



- Conserver une configuration lisse et garder une altitude de 1800 ft de LUXUS à PIBON,
- Survoler (fly over) PIBON

3

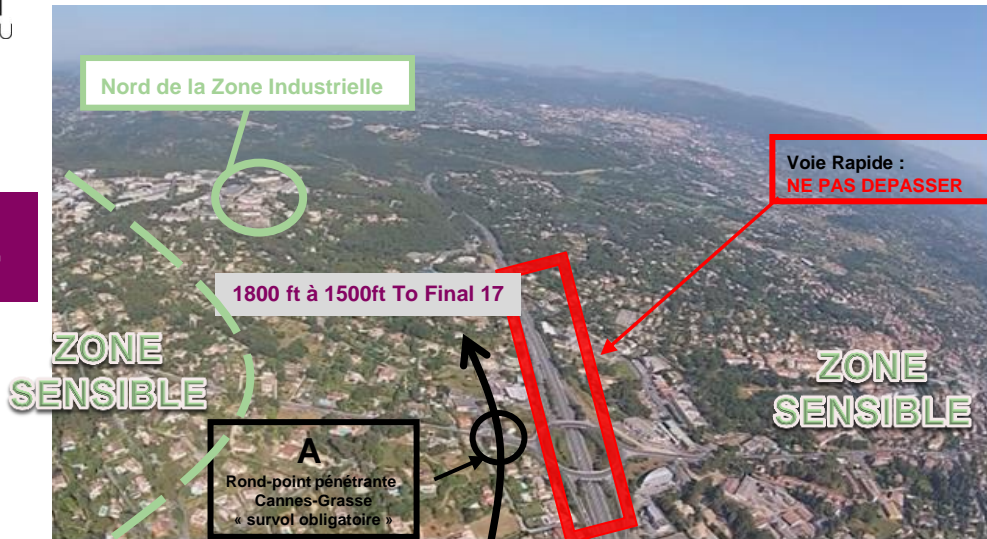




AÉROPORT
CANNES MANDELIEU

Repères visuels

4



Après PIBON **survoler le point A, 1800ft.**

Débuter la descente de 1800ft à 1500ft à partir du point A pour intercepter l'axe de piste et la pente du PAPI à 1500 ft.

Il est recommandé sur le plan environnemental :

- de ne pas dépasser la voie rapide
- d'éviter le survol des zones sensibles

5



Trajectoire dans le cas de procédure LOC b ou RNAV Y suivie d'une MVL RWY 17

Cette procédure est une MVL (Manœuvre à Vue Libre) réalisée en cas de conditions météo défavorables

La vent arrière doit permettre au pilote d'identifier sans risque d'erreur le seuil de piste