



NICE COTE D'AZUR Les SIDs de la 04R ou de la 22L.

Atelier de Patrick HIROUX (FAVPH)
et de Jean-Pierre RABINE (FAVJPR)

AD2 LFMN SID CONV 1
20 NOV 08

AIP
FRANCE

NICE COTE D'AZUR SID RWY 04

(Protégées pour/Protected for CAT 1, B, C, D)

ATIS NICE	129.6 (FR) - 136.575 (EN)	APP: NICE Départ/Departure	125.575
TWR NICE Prévol/Preflight	121.775	NICE Approche/Approach	134.475 (H) - 124.175 (I) - 130.825 (S)
TWR NICE Sol/Ground	121.7		
TWR NICE Tour/Tower	118.7		

VAR 0° (05)

TA 5000
ALT 12

Voyons d'abord le haut de la carte...

AD2 LFMN SID CONV 1

AD Aérodrome LFMN code ICAO (International Civil Aviation Organization) ou OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) attribué à l'aéroport de Nice Côte d'Azur.

SID Standard Instrument Departure ou Départ normalisé aux instruments

CONV Conventional Initial Departures... Départs Initiaux Conventionnels

20 NOV 08 : date de mise à jour de la carte.

AIP Aeronautical information publication ou Publication d'information aéronautique

SID RWY 04 Départ normalisé aux instruments pour la piste 04 (RWY RunWaY).

Protégées pour/Protected for CAT A, B, C, D

Cette carte s'applique aux aéronefs de catégorie A, B, C ou D.

En simplifiant, avions à hélices CAT A, jets pour les vols continentaux CAT B, liners longs courriers pour les vols intercontinentaux CAT C et très gros liners tels que 777, 747, 340, 380, CAT D.

ATIS NICE	129.6 (FR) - 136.575 (EN)	APP: NICE Départ/Departure	125.575
TWR NICE Prévol/Preflight	121.775	NICE Approche/Approach	134.475 (H) - 124.175 (I) - 130.825 (S)
TWR NICE Sol/Ground	121.7		
TWR NICE Tour/Tower	118.7		

Vous avez toutes les fréquences de radiocommunication nécessaires pour votre décollage.

ATIS (Automatic Terminal Information Service) ou Service automatique d'information de région terminale.

Vous obtiendrez sur cette fréquence, en français ou en anglais (selon la fréquence programmée), toutes les conditions météorologiques, la ou les pistes en service, l'approche disponible et toute information nécessaire pour votre départ.

L'enregistrement est mis à jour lors de chaque changement significatif de contenu et chaque enregistrement est identifié par une lettre utilisant l'alphabet radio. Au premier contact avec la tour ou le sol, le pilote indique qu'il a reçu l'information émise par l'ATIS, en précisant la lettre d'identification, ce qui permet au contrôleur de savoir si le pilote possède l'information la plus à jour. A noter que l'ATIS peut également être obtenu par téléphone. A Nice c'est au 04 93 17 21 15... Ce numéro est indiqué sur la carte d'aérodrome.

ATIS NICE	129.6 (FR) - 136.575 (EN)	APP: NICE Départ/Departure	125.575
TWR NICE Prévol/Preflight	121.775	NICE Approche/Approach	134.475 (H) - 124.175 (I) - 130.825 (S)
TWR NICE Sol/Ground	121.7		
TWR NICE Tour/Tower	118.7		

TWR : Tower ou Tour - TWR NICE Prévol : 121.775

C'est là que vous avez déposé votre proposition de plan de vol qui doit y être approuvé. Si c'est le cas, vous obtiendrez ce que l'on appelle la CLAIRANCE... Vous pouvez contacter TWR NICE Prévol pour modifier votre proposition de plan de vol.

TWR NICE Sol : 121.7 C'est cette fréquence que vous programmerez dès que vous serez assis aux commandes. Nice Sol gère tous vos déplacements sur le tarmac et vous donnera l'autorisation de mettre en route, de pushback, de roulage et vous donnera le chemin à suivre sur les taxiways pour rejoindre votre piste d'envol...

TWR NICE Tour : 118.7 Pour aller sur la piste habituelle réservée aux décollages, la 04R ou la 22L, il faudra traverser l'autre piste de Nice, la 04L ou la 22R... C'est sur cette fréquence que vous en demanderez l'autorisation. Au point d'arrêt de votre piste d'envol, vous les contacterez également pour vous aligner et décoller...

ATIS NICE	129.6 (FR) - 136.575 (EN)	APP : NICE Départ/Departure	125.575
TWR NICE Prévol/Preflight	121.775	NICE Approche/Approach	134.475 (H) - 124.175 (I) - 130.825 (s)
TWR NICE Sol/Ground	121.7		
TWR NICE Tour/Tower	118.7		

APP : Approach control office ou Centre de contrôle d'approche.

NICE Départ : 125.575

Vous contacterez cette fréquence pour obtenir la clearance de votre plan de vol et demander l'autorisation de mise en route des moteurs. Vous devrez indiquer que vous avez écouté l'ATIS en disant que vous avez l'information "XXXX" XXX correspondant à la lettre de l'alphabet signalé dans le bulletin ATIS.

NICE Approche : 134.475 (H). Cette fréquence porte à 50 NM en horizontal et jusqu'au niveau de vol FL250. C'est ce que l'on appelle la "couverture Haute".

NICE Approche : 124.175 (I). Cette fréquence porte à 40 NM en horizontal et jusqu'au niveau de vol FL150. C'est ce que l'on appelle la "couverture Intermédiaire".

NICE Approche : 130.825 (s). Cette fréquence porte à 25 NM en horizontal et jusqu'au niveau de vol FL100.

VAR 0° (05)

TA 5000
ALT 12

VAR 0°(05) : Magnetic variation ou Déclinaison magnétique.

La Terre émet un champ magnétique dont la ligne des pôles est distincte de celle des pôles géographiques. Par convention, on appelle pôle Nord magnétique le pôle magnétique situé vers le pôle Nord géographique. Il s'en trouve à environ 1000 km en direction du Canada, et s'en rapproche d'une quarantaine de km par an. Le Nord magnétique est la direction du pôle Nord magnétique.

La déclinaison magnétique est l'angle que fait la direction du nord magnétique avec celle du nord géographique. Cet angle est indiqué sur les cartes. Cet angle varie dans l'espace et dans le temps. En France, où il est actuellement compris entre 3°W en Bretagne et 1°E en Corse, pratiquement nul dans les Alpes, il est souvent négligé pour l'orientation courante. Par contre, il faut en tenir compte dans des régions comme la Laponie (10°E) ou le Groenland (35°W).

TA 5000 : Transition Altitude ou Altitude de transition.

Au-dessus de l'altitude de transition, on cale l'altimètre au QNH standard (1013 hpa).

Au-dessous de cette altitude, on cale l'altimètre au QNH régional.

ALT 12 : Altitude de l'aérodrome de Nice 12 ft

Panne de communications :

Afficher code 7600.

Voir consignes particulières AD2 LFMN TEXT.

Radiocommunication failure :

Set up code 7600.

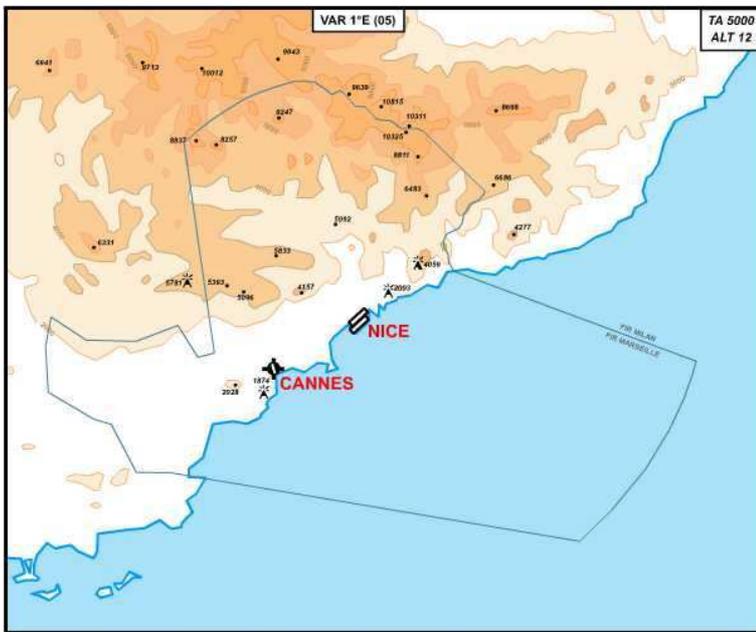
See particular instructions AD2 LFMN TEXT.

En bas de page, rien à expliquer, c'est clair...



Toutes les trajectoires finales des SIDs (Standard Instrument Departure) ou Départ normalisé aux instruments de Nice Côte d'Azur, LFMN, sont représentées sur cette carte...

Les trajectoires initiales dépendent de la piste de décollage. Nous verrons cela ultérieurement.



Sachez tout d'abord qu'en décollant de Nice, vous dépendez de la FIR (Flight Information Region), la région d'information de vol, de Marseille.

La FIR va de la surface SFC, Surface (ground or sea), Surface Sol ou Mer au FL 195 (niveau de vol 19500 pieds).

Au-dessus on trouve l'espace supérieur : l'UIR (Upper Information Region) du niveau de vol FL 195 (niveau de vol 19500 pieds) à illimité.



Les balises radios à connaître pour votre vol IFR sont indiquées.



NdB, (Non directional radio beacon), ou Radiophare non directionnel,



VOR, (VHF omnidirectional radio range), ou Radiophare omnidirectionnel VHF,



VOR/DME, (Distance measuring equipment) ou Dispositif de mesure de distance.

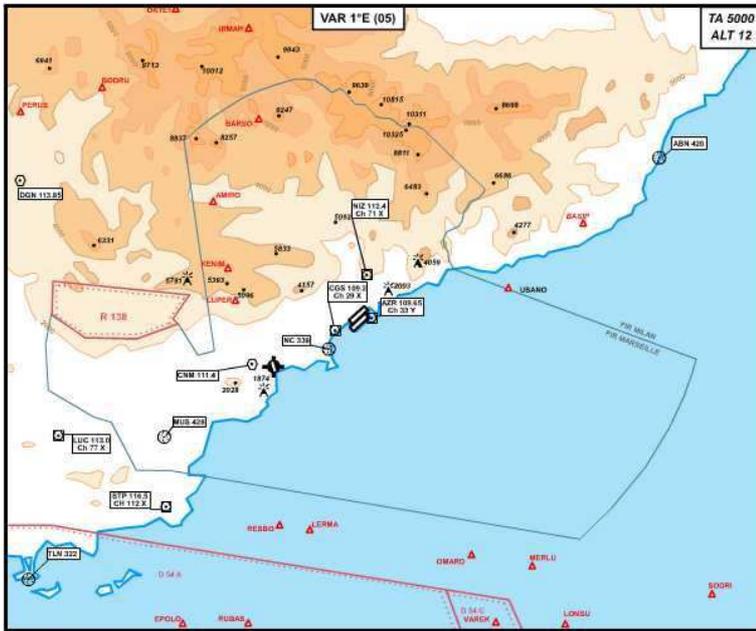
Les fréquences des balises sont mentionnées après leur indicatif.



Les zones à respecter sont mentionnées ici :

R (Restricted area), zone réglementée (suivie du N° d'identification), e t

D (Danger area), zone dangereuse (suivie de son identification).



Points de compte rendu qui peuvent être demandés par le contrôleur (triangle vide)...



Les noms des SID sont en fait les noms des points de compte-rendu éloignés qui correspondent à la fin de la SID.

BASIP pour aller vers l'est...



VAREK, LONSU, SODRI pour aller vers l'est et le sud-est...



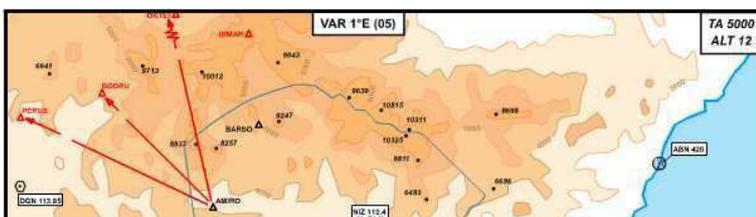
Ce sigle indique que le point de compte-rendu n'est pas représenté à sa bonne latitude et longitude mais se situe plus loin...

loin...

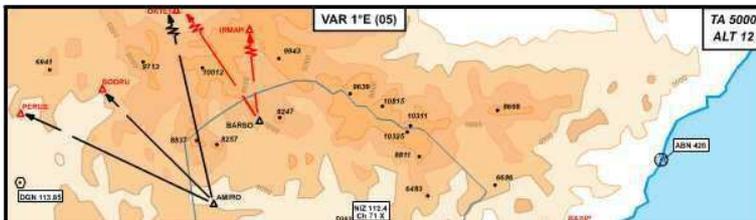


RUBAS, EPOLO, STP pour aller au sud, sud-ouest ou à l'ouest ...

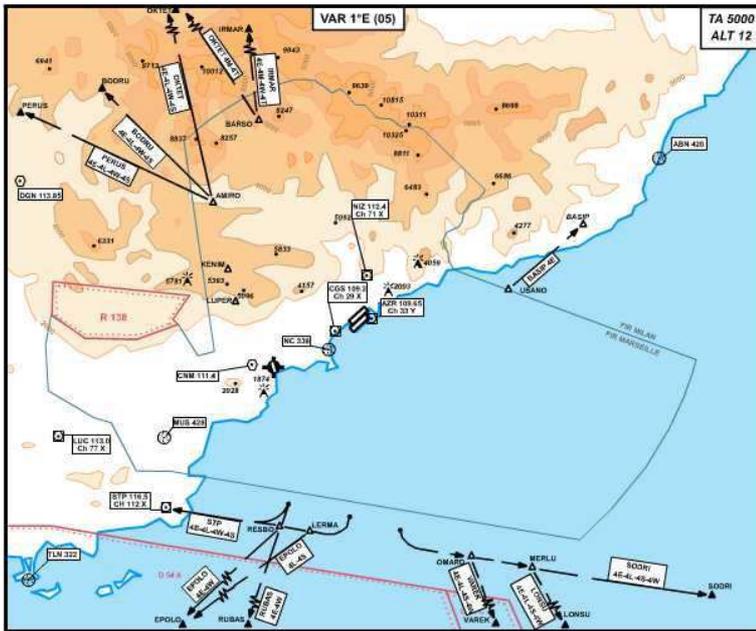
Dans le cas STP, c'est le nom du VOR/DME qui a été donné à la SID...



PERUS, BODRU, OKTET pour remonter vers le nord, nord-est et nord-ouest...



IRMAR, OKTET pour remonter vers le nord, nord-est et nord-ouest...



Le nom des SIDs est donc celui du dernier point de compte-rendu, suivi d'un chiffre et d'une lettre.

Le chiffre est l'indicatif de validité de la SID, sur cette carte, on en est à la version 4 du 20 Novembre 2008, la lettre sert à définir des variantes de procédures.

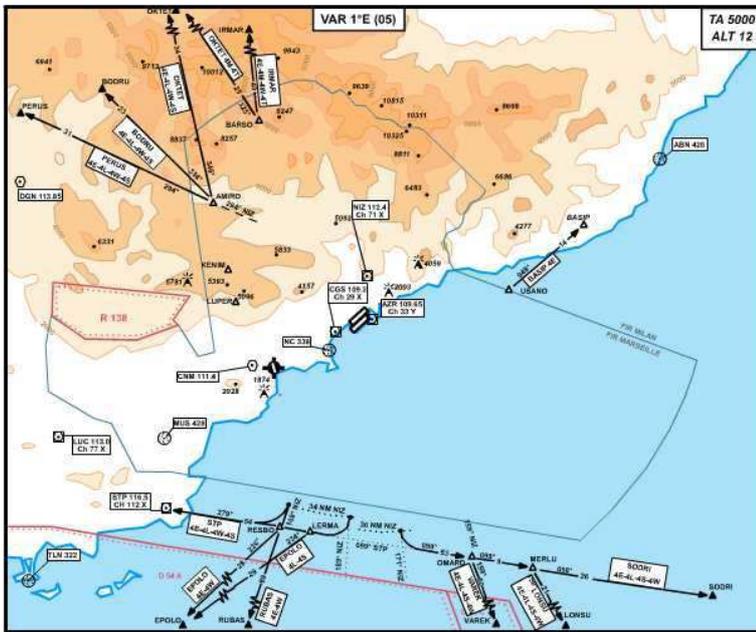


Le cap magnétique à suivre est toujours indiqué.

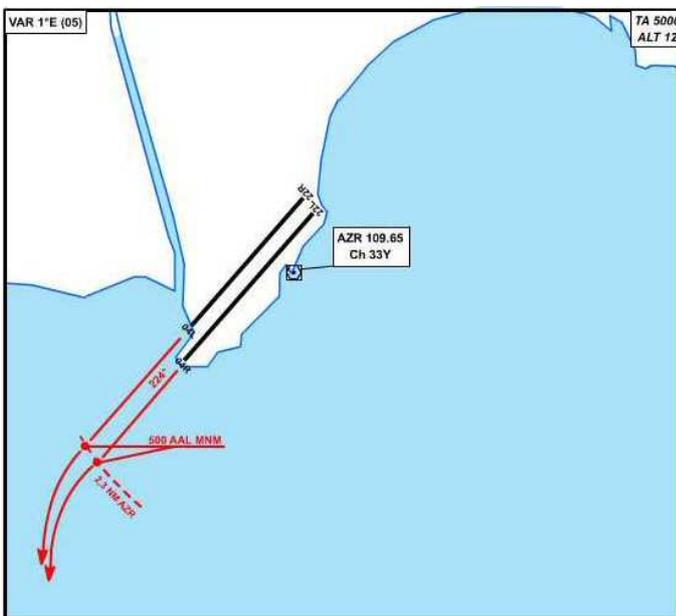
Le plus souvent, il s'agit d'une radiale QDM (magnetic heading) ou QDR (magnetic bearing) ou route magnétique qui se réfère à un VOR, un VOR/DME ou un NdB.



Les distances séparant les points sont données en milles nautiques. Elles peuvent être également données par rapport à un VOR/DME.



Voyons maintenant comment on atteint ces différents points en fonction de votre décollage de Nice...



Il y a du mistral et vous décollez de la 22...

Cap au 224°

A 500 ft AAL (Above Aerodrom Level) au-dessus du niveau de l'aérodrome, tourner à gauche (ne pas tourner avant 2,3 NM DME AZR) pour rejoindre la trajectoire de sortie spécifiée.

Jusqu'à 3000 ft adopter la procédure moindre bruit (vitesse modérée, sortie tardive du train d'atterrissage et des volets, etc).



Pour atteindre la balise CSC 385 :

A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 nm AZR) rejoindre et suivre RDL 194° AZR (RM 194).

A D8 AZR, à droite suivre RDL 104° CNM (RM 284) vers CSC 385.



A partir du survol de la balise CSC 385, plusieurs directions possibles :

- vers la balise CNM 111.4, pour remonter ensuite vers AMIRO,
- directement vers AMIRO ou vers BARSO,
- ou après un virage à droite vers NIZ 112,4, remonter sur BARSO ou aller à l'est vers USANO...



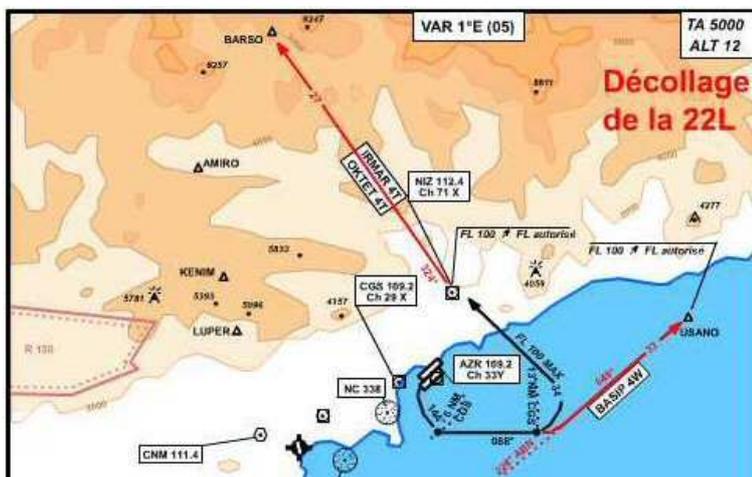
Une autre voie est possible pour aller sur NIZ...

A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 nm AZR) RDL 144°CGS (RM 144°).

A D6 CGS à gauche RDL 088°CNM (RM 088°).

A D13 CGS à gauche vers NIZ.

Attention, FL 100 MAX à NIZ.



A partir de NIZ, vous accédez aux SIDs IRMAR 4T, OKTET 4T...

Sans passer par NIZ, ce départ permet d'atteindre la SID BASIP 4W.

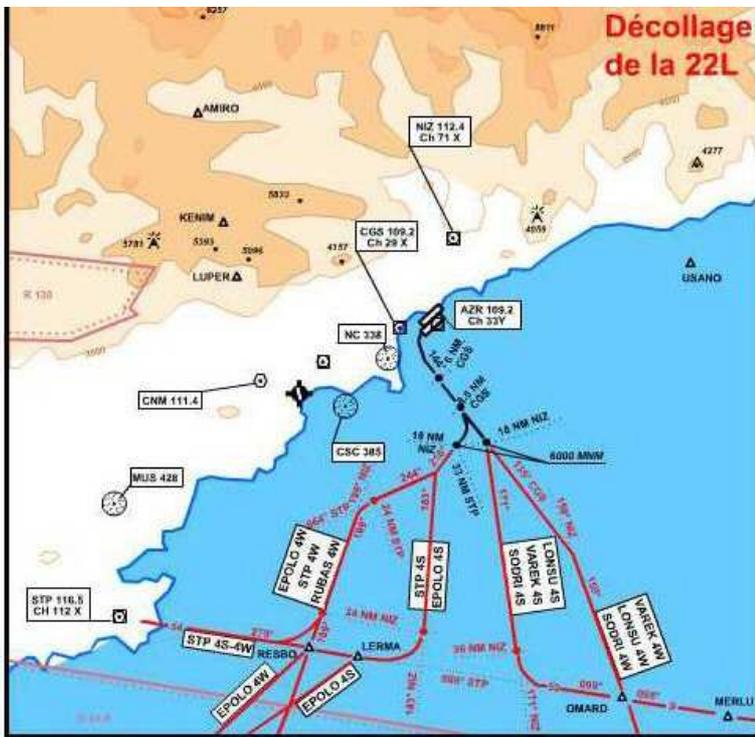


Si vous partez vers le sud...

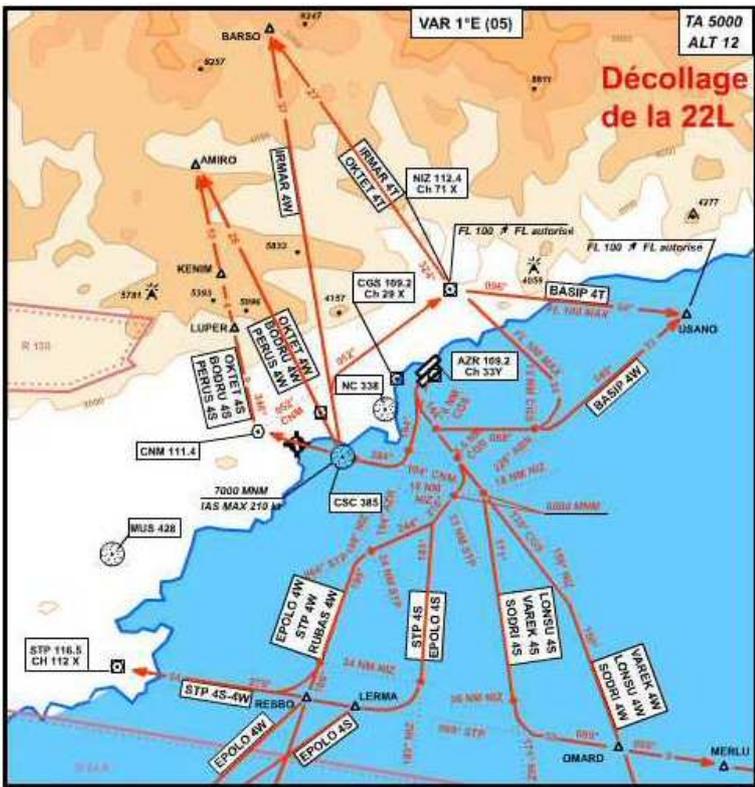
A 500 AAL à gauche (ne pas tourner avant 2,3 nm AZR) RDL 144°CGS (RM 144°).

A D8,5 CGS à droite RM 216° pour aller vers l'ouest...

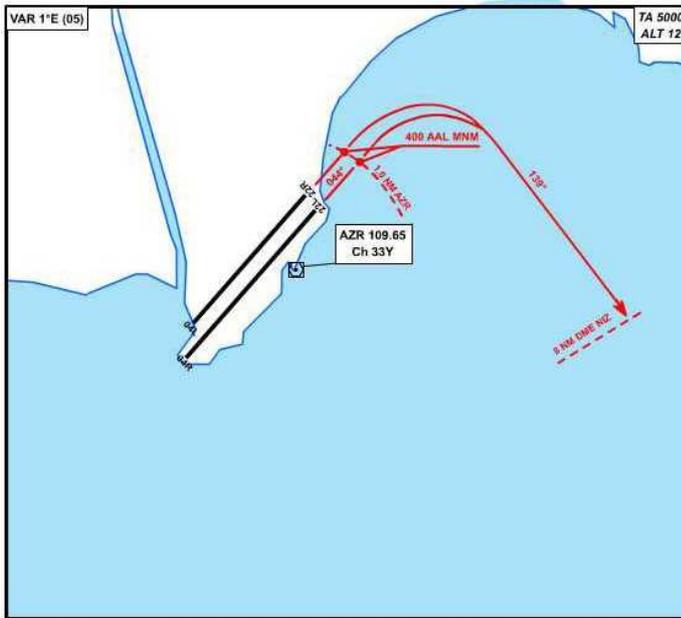
Continuer tout droit pour aller au sud.



Vous pourrez ensuite aller au sud-est, sud et sud-ouest...



Voici toutes possibilités à partir d'un décollage de la 22L...



Vous décollez de la 04R. Cap au 044°

A 400 ft AAL (Above Aerodrom Level) au-dessus du niveau de l'aérodrome, tourner à droite vers la RM (Route Magnétique) 139° (ne pas tourner avant 1.0 NM DME AZR).

Jusqu'à 3000 ft adopter la procédure moindre bruit (vitesse modérée, sortie tardive du train d'atterrissage et des volets, etc).



Rappelez-vous A 400 ft AAL (Above Aerodrom Level) au-dessus du niveau de l'aérodrome, tourner à droite vers la RM (Route Magnétique) 139° (il ne faut pas tourner avant 1.0 NM DME AZR 109.2).



Pour atteindre la balise NC 338 :

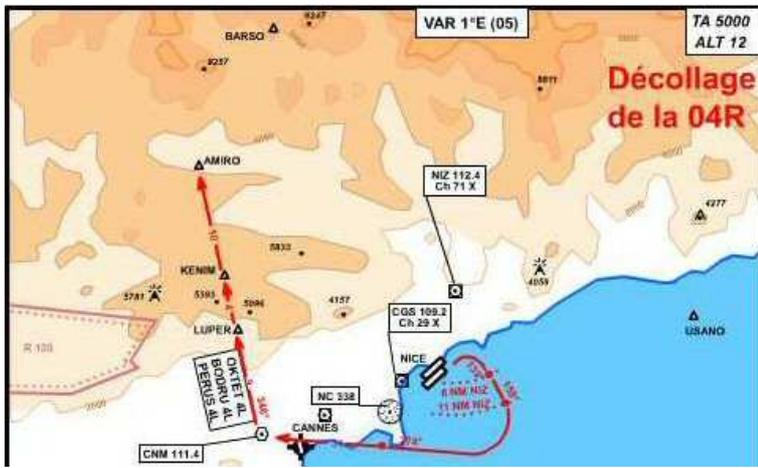
A D8 NIZ, à droite RDL 159° NIZ (RM159°).

A D11 NIZ, à droite vers NC (RM 321°).



A partir de Novembre Charlie, vous avez accès aux SIDs OKTET, BODRU, PERUS et IRMAR.

Si à 8 NM de NIZ, vous virez à droite au 088°, vous pouvez également prendre BASIP pour aller vers l'est ou continuer votre virage et atteindre NIZ qui donne accès également à IRMAR et OKTET.



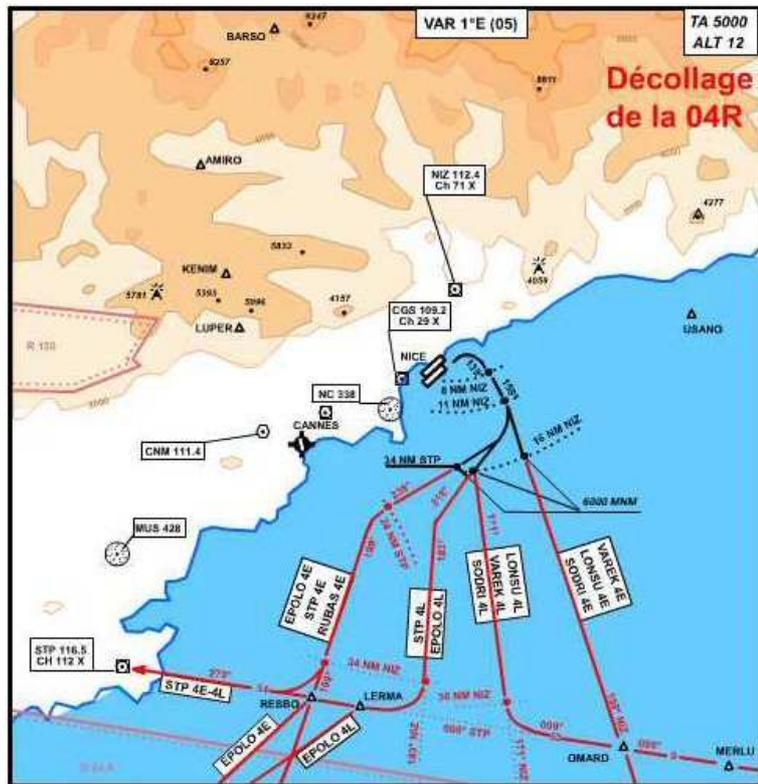
Si maintenant à D11 NM NIZ, vous prenez le cap 274° vous arriverez sur CNM où vous pourrez virer au 346° pour poursuivre sur les SIDs OKTET, BODRU, PERUS.



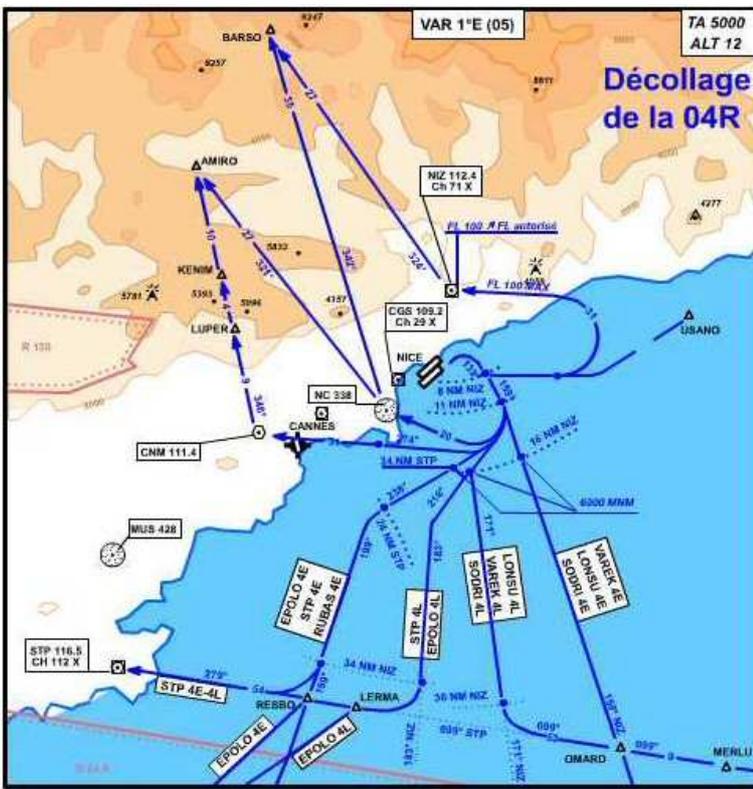
Si vous partez vers le sud...

A 400 AAL à droite (ne pas tourner avant 1,0 nm AZR) RM 139°.

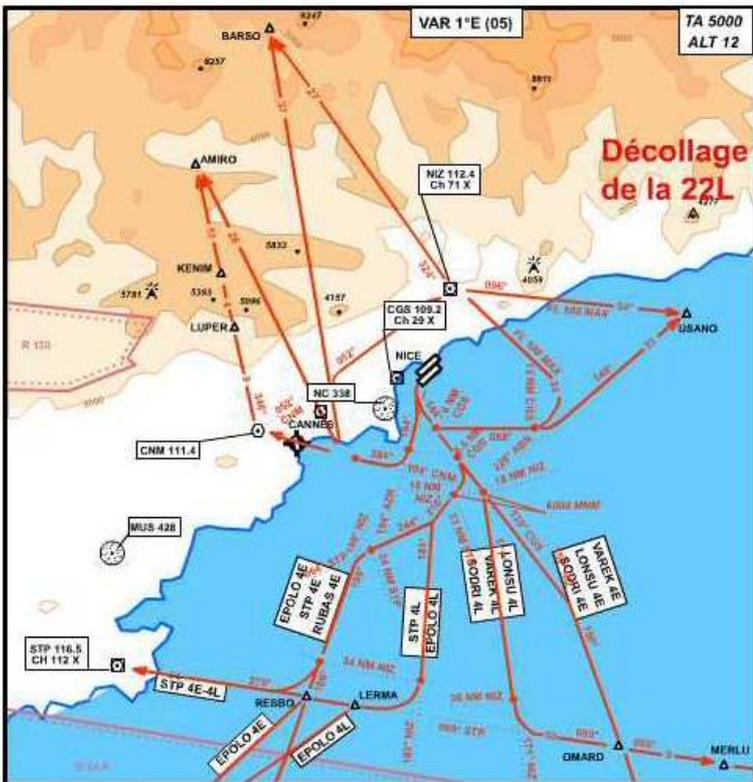
A D8 NIZ à droite RDL 159°NIZ (RM 159°).



En suivant ces routes, vous pourrez atteindre le sud-ouest, le sud ou le sud-est...



Voici toutes possibilités à partir d'un décollage de la piste 04...



Voici toutes possibilités à partir d'un décollage de la piste 22...

