

AD2 – AÉRODROMES

GMMN AD 2.1 INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET NOM DE L'AÉRODROME /
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

GMMN – CASABLANCA MOHAMMED V – INTERNATIONAL

GMMN AD 2.2 DONNÉES GEOGRAPHIQUES ET ADMINISTRATIVES RELATIVES A L'AÉRODROME /
AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Coordonnées de l'ARP et emplacement de l'aérodrome / ARP coordinates and site at AD	33 21 51 N 007 34 54 W 450 m RCL RWY 35R/17L, 2500 m THR RWY 17L
2	Direction et distance de la ville / Direction and distance from city	16,19 NM (30 KM) Sud/South CASABLANCA
3	Altitude et température de référence / Elevation and reference temperature	200 m (656 FT) / 32°C
4	Ondulation du géoïde au point de mesure de l'altitude de l'aérodrome / Geoid undulation at AD ELEV PSN	48 m
5	Déclinaison magnétique et variation annuelle / Magnetic variation and annual change	1°W (2020) / 9' E
6	Administration de l'aérodrome / AD Administration - Adresse/address ; - TEL ; - FAX ; - AFTN ; - SITA	OFFICE NATIONAL DES AÉROPORTS Aéroport de CASABLANCA MOHAMMED V B.P 52 Aéroport MOHAMMED V (20240) – <u>MAROC</u> TEL : +212.(0).522.53.90.40 / (0).522.53.91.40 CALL CENTER : +212.(0).522.43.58.58 FAX : +212.(0).522.53.90.51 AFTN : GMMNYDYG,GMMNZPZX SITA : CMNAPXH-CMNODXH (Directeur et officier de permanence / Director and duty officer) CMNOPXH (Poste de coordination des opérations / Operation coordination office) CMNOVXH (Poste de prévision des vols / flight forecast office) CMNOSXH (Service des statistiques et pré-facturation / statistics and pre-billing service)
7	Types de trafic autorisés (IFR/VFR) / Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR, VFR
8	Code de référence d'aérodrome / Reference code of aerodrome	4E
9	Observations / Remarks	NIL

GMMN AD 2.3 HEURES DE FONCTIONNEMENT /
OPERATIONAL HOURS

1	Administration de l'aérodrome / AD Administration	MON–FRI : 08H30-16H30 (local time) Ramadan 09h00 14h30 permanence : H24
2	Douane et contrôle des personnes / Customs and immigration	H24
3	Santé et services sanitaires / Health and sanitation	H24
4	Bureau de piste AIS / AIS briefing office	H24
5	Bureau de piste ATS (ARO) / ATS reporting office (ARO)	H24
6	Bureau de piste MET / MET briefing office	H24
7	Services de la circulation aérienne / ATS	H24
8	Avitaillement en carburant / Refueling	H24 Paiement : - Carte EXXON MOBIL - devises
		H24 Payment : - Card EXXON MOBIL - currencies
9	Services d'assistance en escale / Handling	H24
10	Sûreté / Security	H24

11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	NIL
12	Observations / <i>Remarks</i>	NIL

GMMN AD 2.4 SERVICES ET MOYENS D' ASSISTANCE EN ESCALE /
HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Moyens de manutention de fret / <i>Cargo-handling facilities</i>	Installations modernes (RAM & DHL)	<i>Modern facilities (RAM & DHL)</i>
2	Type de carburant et de lubrifiant / <i>Fuel and Oil types</i>	JET A1 : Tous indices Lubrifiant : NIL	<i>JET A1 : All types Oil : NIL</i>
3	Moyens et capacité d'avitaillement en carburant / <i>Fuelling facilities and capacity</i>	- Système hydrant : 05 oléo-serveurs (3,5 m³/min) - 02 Camions : 4,5 m³/min - 01 Camion : 80 m³ (3,5 m³/min) - Capacité de stockage : 12 000 m³ - Postes desservis par hydrant système: E1 → E12 B1 → B10 J5 → J9	- Hydrant system : 05 servers (3,5 m³/min) - 02 Trucks : 4,5 m³/min - 01 Truck : 80 m³ (3,5 m³/min) - Stock capacity : 12 000 m³ - Stands served by hydrant system : E1 → E12 B1 → B10 J5 → J9
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	NIL	
5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage / <i>Hangar space for visiting aircraft</i>	NIL	
6	Installations de réparation utilisables pour les aéronefs de passage / <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	Ateliers Royal Air Maroc Toutes réparations avions commerciaux	<i>Workshops Royal Air Maroc All repairs commercial ACFT</i>
7	Observations / <i>Remarks</i>	Oxygène et services connexes : disponibles pour tous les types d'avions Assistance en escale obligatoire pour l'aviation d'affaires et générale Coordonnées handlers à AD2.23	<i>Oxygen and related services: available for all types of aircraft Handling mandatory for business and general aviation Handlers coordinate at AD 2.23</i>

GMMN AD 2.5 SERVICES AUX PASSAGERS /
PASSENGER FACILITIES

1	Hôtels / <i>Hotels</i>	- Hôtel au Terminal 2 - Hôtel à proximité de l'aéroport - Hôtels en ville de CASABLANCA	- <i>Hotel in Terminal 2</i> - <i>Hotel in the vicinity</i> - <i>Hotels in CASABLANCA City</i>
2	Restaurants	Snack - Bars H24 pour PAX hors douane et sous douane. Au-delà de 22 heures en transit O/R	<i>Snack - Bars H24 for PAX outside customs and under customs. Beyond 22 H in transit O/R</i>
3	Moyens de transport / <i>Transportation</i>	- Train, Taxis, Bus à l'hôtel à proximité de l'aéroport, Voitures de location	- <i>Train, Taxis, Bus to the closest hotel</i> - <i>Rental car</i>
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>	- Contrôle de santé aux frontières - Unité médicale d'urgence à l'aéroport - Hôpitaux et cliniques en ville - Evacuation sanitaire : H24	- <i>border health control</i> - <i>Medical emergency unit at the airport</i> - <i>Public and private hospitals in the city</i> - <i>Sanitary evacuation : H24</i>
5	Services bancaires et postaux / <i>Bank and Post Office</i>	H24	
6	Services d'information touristique / <i>Tourist office</i>	Bureau à l'aéroport	<i>Office at airport</i>
7	Observations / <i>Remarks</i>	NIL	

GMMN AD 2.6 SERVICES DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE /
RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	Catégorie de l'aérodrome pour la lutte contre l'incendie / <i>AD category for fire fighting</i>	CAT 9	
2	Equipements de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>	- 1 VIM : 12000L eau/water (4750L/min) + 1450L émulseur/emulsifier + 250 Kg poudre/powder - 1 VIM : 12000L eau/water (4750L/min) + 1450L émulseur/emulsifier + 250 Kg poudre/powder - 1 VIR : 4000L eau (1900L/min) + 500L émulseur/emulsifier + 250 Kg poudre/powder - 2 Ambulances	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés / <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Disponible avec délai	<i>Available with delay</i>
4	Observations / <i>Remarks</i>	Coordonnées du coordonnateur du plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés : +212(0)660100120	<i>Coordinator's contact details of accidentally immobilized aircraft removal plan +212(0)660100120</i>

GMMN AD 2.7 DISPONIBILITÉ SAISONNIÈRE – DÉNEIGEMENT / SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

1	Types d'équipement / <i>Types of clearing equipment</i>	NIL
2	Priorité de déneigement / <i>Clearance priorities</i>	NIL
3	Observations / <i>Remarks</i>	NIL

GMMN AD 2.8 AIRES DE TRAFIC, VOIES DE CIRCULATION ET SITUATION/POSITION DES POINTS DE VÉRIFICATION / APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION / POSITIONS DATA

1	Désignation, Surface et résistance (PCR) des aires de trafic / Designation, surface and strength (PCR) of aprons	B1 : Conc, PCR 750/R/A/W/T B2, B4 : Conc, PCR 730/R/A/W/T B3, E1, F1 to F6, F8, F9, K1, K2 : Conc, PCR 990/R/A/W/T B5, B6 : Conc, PCR 700/R/A/W/T B7, B8, B10 : Conc, PCR 710/R/A/W/T B9 : Conc, PCR 720/R/A/W/T B11 : Bitumen, PCR 550/F/C/X/T B12, B13 : Bitumen, PCR 540/F/C/X/T B14 : Bitumen, PCR 560/F/C/X/T C1 : Conc, PCR 900/R/A/W/T C2 : Conc, PCR 890/R/A/W/T C3, C5, C6, C7, J5, : Conc, PCR 760/R/A/W/T C4, C8, J7 : Conc, PCR 770/R/A/W/T C23 to C26, D1 to D15, J15 : Bitumen, PCR 990/F/C/X/T G6 : Conc, PCR 990/F/C/X/T E2 : Conc, PCR 980/R/A/W/T G2 : Conc, PCR 880/R/A/W/T E3 : Conc, PCR 970/R/A/W/T E4 : Conc, PCR 910/R/A/W/T E5 : Conc, PCR 920/R/A/W/T E6, E10, E11, H1 to H4 : Conc, PCR 940/R/A/W/T E7 : Conc, PCR 840/R/A/W/T E8, E9 : Conc, PCR 740/R/A/W/T E12, J2 : Conc, PCR 960/R/A/W/T F7, G5 : Conc, PCR 860/R/A/W/T G1 : Conc, PCR 830/R/A/W/T G3, J1, J3 : Conc, PCR 950/R/A/W/T G4 : Conc, PCR 850/R/A/W/T J4 : Conc, PCR 970/R/A/W/T J6 : Conc, PCR 750/R/A/W/T J8 : Conc, PCR 800/R/A/W/T J9 : Conc, PCR 810/R/A/W/T J11 : Bitumen, PCR 810/F/C/X/T J12 : Bitumen, PCR 800/F/C/X/T J13 : Bitumen, PCR 740/F/C/X/T J14 : Bitumen, PCR 870/F/C/X/T PI part flexible : Conc, PCR 990/F/C/X/U PI part rigide : Conc, PCR 990/R/A/W/T
2	Désignation, largeur, surface et résistance (PCR) des voies de circulation / Designation, width, surface and strength (PCR) of taxiways	* TWY parallèles RWY 35R/17L / TWY parallel to RWY 35R/17L : TWY T1 to T5 : 23M, Bitumen, PCR 990/F/C/X/T * TWY perpendiculaires RWY 35R/17L / perpendicular TWY to RWY 35R/17L : TWY S1 : 23M, Bitumen, PCR 990/F/C/X/T TWY M2 : 23M, - PCR 860/R/A/W/T TWY R1 : 23M, - PCR 950/F/C/X/T TWYs N1, S2, R, R2, M, N2, : 23M, - PCR 990/F/C/X/T TWY M1 : 23M, - PCR 820/F/C/X/T TWY P : 23M, - PCR 550/F/C/X/T TWY P1 : 23M, - PCR 920/F/C/X/T TWY P2 : 23M, - PCR 810/F/C/X/T TWY Q : 23M, - PCR 340/F/C/X/T TWY Q1 : 23M, - PCR 560/F/C/X/T TWY L : 23M, - PCR 650/F/C/X/T TWY Y : 23M, - PCR 990/F/C/X/T TWYs N, S : 23M, Closed * Sortie rapide RWY 35R/17L / Fast exit RWY 35R/17L : TWY U1 : 23M, - PCR 990/F/C/X/T * Sortie rapide RWY 35L/17R / Fast exit RWY 35L/17R: TWYs W1, W2 : 23M, - PCR 990/F/C/X/T
3	Situation et altitude des points de vérification des altimètres / Location and elevation of altimeter checkpoints	Postes de stationnement Parking stands
4	Situation des points de vérification VOR / Location of VOR checkpoints	NIL
5	Position des points de vérification INS / Position of INS checkpoints	Postes de stationnement Parking stands
6	Observations / Remarks	TWY N côté EST TWY T5 qui mène vers le hangar ZIRAM est utilisable après accord ATC / TWY N eastside T5 leading to ZIRAM hangar can be used after ATC approval.

GMMN AD 2.9 SYSTEME DE GUIDAGE ET DE CONTRÔLE DES MOUVEMENTS A LA SURFACE ET BALISAGE /
SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Panneaux d'identification des postes de stationnement d'aéronef. Lignes de guidage sur les voies de circulation et système de guidage visuel aux postes de stationnement des aéronefs / <i>Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking / parking guidance system of aircraft stands</i>	- Identification des postes de stationnement - Lignes de guidage (en peinture) sur les voies de circulation et aux postes de stationnement - Panneaux de différentes dimensions donnant toutes les informations nécessaires à l'exploitation en CAT III A : ➤ panneaux pour 35R/17L / 35L/17R ➤ Panneaux pour parking avions, TWY T et bretelles de la piste 35R/17L	- <i>Stands ID</i> - <i>Guide lines (in paint) on TWY and at Aircraft stands</i> - <i>Signs of different dimensions providing all required informations about the operation of CAT III, A:</i> ➤ <i>Signs for 35R/17L / 35L/17R</i> ➤ <i>Signs for aircraft parking, TWY T and RWY 35R/17L access TWY</i>
2	Balisage et feux des RWY et TWY Marquage et balisage lumineux des pistes et des voies de circulation / <i>RWY and TWY markings and LGT</i>	- Marque d'identification des QFU - Panneaux lumineux d'identification des pistes - Marques de distance constantes - Marques de seuil - Feux de seuils - Feux axiaux de pistes - Feux d'extrémité de pistes - Feux de bords des RWY - Feux de bords des TWY - Feux d'axe de TWY - Panneaux de signalization (obligation et indication)	- <i>RWY ID marking</i> - <i>RWY LGTD signs ID</i> - <i>Fixed distance marking</i> - <i>Threshold marking</i> - <i>THR lights</i> - <i>RCL lights</i> - <i>RWY end lights</i> - <i>RWY edge lights</i> - <i>TWY edges lights</i> - <i>TWY centerline lights</i> - <i>Signs (Mandatory instruction and Information)</i>
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i> RWY 35R/17L	Pour TWY N1, M1, U1, P1, Q1, R1, S1: situées à 150 m du RCL	- <i>For TWY N1, M1, U1, P1, Q1, R1, S1:</i> <i>located at 150m from RCL</i>
	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i> RWY 35L/17R	- Pour TWY N2, M2, W1, W2, R2, et S2 : situées à 150 m des deux RCL. - Pour TWY P2: située à 95 m RCL RWY 35R.	- <i>For TWY N2, M2, W1, W2, R2, et S2</i> <i>located at 150 m from both RCL</i> - <i>For TWY P2:</i> <i>located at 95 m from RCL RWY 35R.</i>
5	Observations / <i>Remarks</i>	NIL	

GMMN AD 2.10 OBSTACLES D'AÉRODROME /
AERODROME OBSTACLES

Aires d'approche et de décollage / <i>In approach / Take-off areas</i>						
RWY	Type d'obstacle / <i>Obstacle type</i>	Coordonnées / <i>Coordinates</i>	Altitude / <i>Elevation</i>	Hauteur / <i>Height</i>	Marquage et balisage lumineux / <i>Markings and Lighting</i>	Observations / <i>Remarks</i>
1	2	3	4		5	6
35R/17L 35L/17R	LOC INR	33°23'27,4"N 007°35'45,8"W	196,1m	2,8m		
	FFM	33°20'38,1"N 007°34'46,5"W	207,6m	6,2m	Y/Y	
	Antenne Far Field LOC	33°20'37,3"N 007°34'46,9"W	209,1m	7,8m	Y/Y	
	LOC INL	33°23'09,6"N 007°35'54,4"W	196,7m	3,2m	Y/ Y	
	LOC ICAS	33°20'54,1"N 007°35'08,0"W	201,8m	1,9m	Y/ Y	
	FFM	33°20'33,7"N 007°35'00,7"W	207,7m	6,3m	Y/ Y	
	Antenne Far Field LOC	33°20'33,5"N 007°35'00,9"W	206,3m	5.0m	Y/ Y	
	Antenne Near Field LOC	33°23'06,7"N 007°35'53,5"W	196,5m	2.0m	N/N	
	Télémètre de nuages 17L	33°23'32.0"N 007°35'46.8"W	189.2m	2.0m	Y/N	
	Télémètre de nuages 35R	33°20'36.8"N 007°34'46.8"W	201.4m	2.0m	Y/N	
	Télémètre de nuages 35L	33°20'33.3"N 007°35'00.9"W	212.3m	2.0m	Y/N	
	Télémètre de nuages 17R	33°23'30.3"N 007°36'01.5"W	199.1m	4.8m	Y/N	

Aire de manœuvres à vue et à l'aérodrome / In circling area and at aerodrome						
RWY	Type d'obstacle / Obstacle type	Coordonnées / Coordinates	Altitude / Elevation	Hauteur / Height	Marquage et balisage lumineux / Markings and Lighting	Observations / Remarks
1	2	3	4		5	6
35R/17L	Antenne RADAR	33°20' 12,6 N 007° 35' 34,9W	245,0m	43m	Y/Y	
	Système de vent	33°21'17,4"N 007°35'08,2"W	204,0m	5,4m		
35L/17R	Caméra de surveillance	33°20'31,5"N 007°35'07,2"W	209,2m	8,1m	Y/Y	
	Caméra de surveillance	33°20'54,3"N 007°34'36,1"W	207,3m	6,0m		
	Caméra de surveillance	33°20'48,5"N 007°35'13,2"W	208,1m	8,1m	Y/Y	
	Caméra de surveillance	33°20'39,8"N 007°34'32,8"W	208,7m	6,6m		
	Caméra de surveillance	33°20'44,2"N 007°34'33,3"W	207,3m	4,7m		
	Télémètre des nuages	33°20'49,4"N 007°34'58,8"W	201,7m	1,5m		
	Caméra de surveillance	33°23'15,1"N 007°36'04,0"W	199,8m	7,4m		
	Caméra de surveillance	33°23'34,9"N 007°35'56,6"W	195,6m	6,2m		
	Antenne Far Field LOC	33°23'25,4"N 007°35'44,5"W	194,8m	2,0m		
	Caméra de surveillance	33°23'34,2"N 007°35'37,7"W	194,7m	5,7m		
	Diffusomètre	33°21'13,6"N 007°35'09,7"W	201,2m	2,6m	Y/N	
	Diffusomètre	33°21'11,2"N 007°35'08,9"W	201,1m	2,5m	Y/N	
	Manche à air	33°21'11,4"N 007°35'08,7"W	205,9m	7,2m	Y/Y	
	Antenne Near Field GP	33°21'12,2"N 007°35'04,9"W	201,8m	4,1m	Y/Y	
	Manche à air	33°21'15,0"N 007°34'52,4"W	206,1m	7,2m	Y/Y	
	Diffusomètre	33°21'15,2"N 007°34'54,8"W	200,7m	2,1m	Y/N	
	Diffusomètre	33°21'16,6"N 007°34'55,6"W	202,1m	4,0m		
	Diffusomètre	33°21'16,8"N 007°34'55,3"W	201,2m	2,7m	Y/N	
	Caméra de surveillance	33°21'29,4"N 007°34'22,5"W	203,1m	5,6m		
	Caméra de surveillance	33°22'51,4"N 007°35'54,2"W	201,3m	6,2m	Y/Y	
	Caméra de surveillance	33°22'45,9"N 007°35'53,7"W	200,5m	6,1m	Y/Y	
	RVR (doubles)	33°22'48,3"N 007°35'42,3"W	196,3m	2,2m	Y/N	
	Anémomètre	33°22'51,2"N 007°35'40,3"W	199,7m	5,9m		
	Manche à air	33°22'52,9"N 007°35'43,5"W	200,8m	6,2m	Y/Y	
	Caméra de surveillance	33°23'27,6"N 007°35'13,3"W	199,1m	5,5m		
	Caméra de surveillance	33°23'12,8"N 007°34'57,5"W	201,3m	6,9m		
	Manche à air	33°22'55,8"N 007°35'26,7"W	202,9m	8,8m	Y/Y	
	Diffusomètre	33°22'54,6"N 007°35'28,7"W	198,4m	4,6m	Y/N	
	Diffusomètre	33°22'54,5"N 007°35'29,1"W	197,1m	3,1m	Y/N	
	Diffusomètre	33°22'52,9"N 007°35'28,6"W	197,3m	3,2m	Y/N	
	Pylône Eclairage	33°21'24,5"N 007°34'18,0"W	221,1m	23,5m		
	Pylône Eclairage	33°21'25,4"N 007°34'14,3"W	221,3m	23,5m		
	Pylône Eclairage	33°21'26,3"N 007°34'10,6"W	221,3m	23,5m		
	Pylône Eclairage	33°21'28,1"N 007°34'03,1"W	220,9m	23,5m		
	Pylône Eclairage	33°21'29,0"N 007°33'59,4"W	220,8m	23,5m		
	Pylône Eclairage	33°21'36,7"N 007°34'02,2"W	220,1m	23,5m		
	Pylône Eclairage	33°21'33,1"N 007°34'17,0"W	221,0m	23,5m		
	Pylône Eclairage	33°21'31,6"N 007°34'23,1"W	221,1m	23,5m		
	Pylône Eclairage	33°22'30,6"N 007°34'58,1"W	225,8m	30,0 m		
	Pylône Eclairage	33°22'28,0"N 007°34'57,2"W	224,8m	30,0 m		
	Pylône Eclairage	33°22'33,3"N 007°34'59,0"W	224,8m	30,0 m		
	Pylône Eclairage	33°22'37,8"N 007°34'57,5"W	225,0m	30,0 m		

Aire de manœuvres à vue et à l'aérodrome / In circling area and at aerodrome						
RWY	Type d'obstacle / Obstacle type	Coordonnées / Coordinates	Altitude / Elevation	Hauteur / Height	Marquage et balisage lumineux / Markings and Lighting	Observations / Remarks
1	2	3	4		5	6
35R/17L	Pylône Eclairage	33°21'26,6"N 007°34'39,7"W	213,5m	15,6m		
35L/17R	Pylône Eclairage	33°21'28,6"N 007°34'40,4"W	213,3m	15,6m		
	Pylône Eclairage	33°21'30,8"N 007°34'41,1"W	213,1m	15,6m		
	Pylône Eclairage	33°21'32,9"N 007°34'41,9"W	212,9m	15,6m		
	Pylône Eclairage	33°21'34,5"N 007°34'42,4"W	212,8m	15,6m		
	Pylône Eclairage	33°21'36,0"N 007°34'42,9"W	212,6m	15,6m		
	Pylône Eclairage	33°21'38,2"N 007°34'43,7"W	212,5m	15,6m		
	Pylône Eclairage	33°21'41,8"N 007°34'44,9"W	212,0m	15,6m		
	Pylône Eclairage	33°21'43,6"N 007°34'45,5"W	211,9m	15,6m		
	Pylône Eclairage	33°21'45,5"N 007°34'46,2"W	211,6m	15,6m		
	Pylône Eclairage	33°21'48,5"N 007°34'47,1"W	212,0m	15,6m		
	Pylône Eclairage	33°21'50,3"N 007°34'47,7"W	212,3m	15,6m		
	Pylône Eclairage	33°21'51,6"N 007°34'48,1"W	212,2m	15,6m		
	Pylône Eclairage	33°21'53,5"N 007°34'48,8"W	212,2m	15,6m		
	Caméra de surveillance	33°21'17,2"N 007°35'23,0"W	205,8m	6,4m	Y/Y	
	Caméra de surveillance	33°21'25,0"N 007°35'26,1"W	204,0m	6,2m		
	Caméra de surveillance	33°21'47,1"N 007°35'33,6"W	201,9m	5,3m	Y/Y	
	Caméra de surveillance	33°22'01,4"N 007°35'36,9"W	210,9m	15,3m	Y/Y	
	Antenne Météo	33°22'01,4"N 007°35'37,2"W	205,7m	10,1m		
	Caméra de surveillance	33°22'16,5"N 007°35'43,6"W	202m	6,1m	Y/Y	
	Caméra de surveillance	33°22'34,5"N 007°35'49,9"W	209,9m	15,1m	Y/Y	
	Diffusomètre	33°22'39,6"N 007°35'35,9"W	207,7m	5,7m		
	Diffusomètre	33°22'09,5"N 007°35'13,3"W	200,1m	5,4m		
	Manche à air	33°22'09,3"N 007°35'09,7"W	201,6m	7,0m		
	Diffusomètre	33°22'07,9"N 007°35'12,8"W	199,9m	5,3m	Y/N	
	Diffusomètre	33°22'04,0"N 007°35'27,0"W	198,2m	2,4m	Y/N	
	Diffusomètre	33°22'06,3"N 007°35'28,0"W	198,4m	2,6m	Y/N	
	Pylône Eclairage	33°21'56,7"N 007°34'56,3"W	206,4m	10,4m		
	Pylône Eclairage	33°21'55,2"N 007°34'55,7"W	206,6m	10,4m		
	Pylône Eclairage	33°21'58,5"N 007°34'56,8"W	206,4m	10,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'00,1"N 007°34'57,4"W	206,2m	10,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'01,8"N 007°34'58,0"W	206,1m	10,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'03,5"N 007°34'58,6"W	206,4m	10,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'05,2"N 007°34'59,2"W	206,2m	10,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'06,9"N 007°34'59,7"W	206,0m	10,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'31,4"N 007°35'07,6"W	210,8m	16,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'29,2"N 007°35'06,9"W	210,6m	16,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'27,0"N 007°35'06,2"W	211,3m	16,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'21,9"N 007°35'04,1"W	217,6m	16,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'16,1"N 007°35'02,4"W	212,1m	16,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'13,9"N 007°35'01,7"W	212,1m	16,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'12,0"N 007°35'01,0"W	216,7m	16,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'59,7"N 007°35'18,5"W	205,4m	10,7m		
	Pylône Eclairage	33°22'58,1"N 007°35'18,0"W	205,6m	10,7m		
	Pylône Eclairage	33°22'56,6"N 007°35'17,4"W	206,0m	10,7m		

Aire de manœuvres à vue et à l'aérodrome / In circling area and at aerodrome						
RWY	Type d'obstacle / Obstacle type	Coordonnées / Coordinates	Altitude / Elevation	Hauteur / Height	Marquage et balisage lumineux / Markings and Lighting	Observations / Remarks
1	2	3	4		5	6
35R/17L	Pylône Eclairage	33°22'55,0"N 007°35'16,9"W	206,5m	10,7m		
35L/17R	Pylône Eclairage	33°22'53,4"N 007°35'16,4"W	206,8m	10,7m		
	Pylône Eclairage	33°22'51,8"N 007°35'15,8"W	206,8m	10,7m		
	Pylône Eclairage	33°22'50,2"N 007°35'15,3"W	207,0m	10,7m		
	Pylône Eclairage	33°22'48,7"N 007°35'14,7"W	207,1m	10,7m		
	Pylône Eclairage	33°22'37,1"N 007°35'09,6"W	211,6m	16,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'35,8"N 007°35'09,1"W	211,6m	16,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'33,6"N 007°35'08,4"W	211,2m	16,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'24,9"N 007°35'05,5"W	212,1m	16,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'22,6"N 007°35'04,7"W	212,5m	16,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'20,5"N 007°35'03,9"W	212,4m	16,4m		
	Pylône Eclairage	33°22'14,7"N 007°34'52,5"W	219,2m	23,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'17,4"N 007°34'53,5"W	219,1m	23,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'20,0"N 007°34'54,4"W	217,6m	23,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'22,7"N 007°34'55,3"W	217,7m	23,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'25,3"N 007°34'56,2"W	219,2m	23,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'40,2"N 007°34'58,4"W	217,3m	23,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'42,0"N 007°34'59,0"W	218,0m	23,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'11,4"N 007°35'01,3"W	202,6m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'11,2"N 007°35'02,7"W	202,0m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'12,2"N 007°35'03,3"W	201,9m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'13,4"N 007°35'03,7"W	202,1m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'14,5"N 007°35'04,1"W	202,1m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'15,7"N 007°35'04,5"W	202,2m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'16,8"N 007°35'04,9"W	202,1m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'18,0"N 007°35'05,3"W	202,2m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'19,2"N 007°35'05,7"W	202,7m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'20,3"N 007°35'06,1"W	202,7m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'21,5"N 007°35'06,5"W	202,7m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'22,6"N 007°35'06,9"W	202,6m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'23,8"N 007°35'07,3"W	202,4m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'24,9"N 007°35'07,7"W	202,1m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'26,1"N 007°35'08,1"W	202,2m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'27,2"N 007°35'08,5"W	201,8m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'28,4"N 007°35'08,9"W	201,9m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'29,6"N 007°35'09,3"W	201,8m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'30,7"N 007°35'09,7"W	201,7m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'31,9"N 007°35'10,0"W	201,5m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'32,6"N 007°35'09,0"W	201,5m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'42,5"N 007°35'11,6"W	202,7m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'41,4"N 007°35'11,6"W	202,4m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'40,2"N 007°35'11,2"W	202,3m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'39,0"N 007°35'10,8"W	202,1m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'37,9"N 007°35'10,4"W	202,0m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'36,9"N 007°35'10,1"W	201,8m	7,0m		

Aire de manœuvres à vue et à l'aérodrome / In circling area and at aerodrome						
RWY	Type d'obstacle / Obstacle type	Coordonnées / Coordinates	Altitude / Elevation	Hauteur / Height	Marquage et balisage lumineux / Markings and Lighting	Observations / Remarks
1	2	3	4		5	6
35R/17L 35L/17R	Pylône Eclairage	33°22'35,7"N 007°35'09,7"W	201,6m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'34,6"N 007°35'09,3"W	201,5m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'33,5"N 007°35'08,9"W	201,4m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'45,3"N 007°35'02,9"W	200,7m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'44,8"N 007°35'04,8"W	200,9m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'44,4"N 007°35'06,6"W	202,5m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'45,3"N 007°35'07,0"W	203,1m	7,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'30,6"N 007°34'58,1"W	225,8m	30,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'28,0"N 007°34'57,2"W	224,8m	30,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'33,3"N 007°34'59,0"W	224,8m	30,0m		
	Pylône Eclairage	33°22'37,8"N 007°34'57,5"W	225,0m	30,0m		
	GP/DME INR	33°21'14,7"N 007°35'05,8"W	213,6m	15,6m	Y/Y	
	GP/DME INL	33°21'11,6"N 007°35'19,7"W	213,5m	14,6m	Y/Y	
	GP/DME ICAS	33°22'47,6"N 007°35'52,9"W	208,8m	14,6m	Y/Y	
	Pylône Vent	33°21'16.6"N 007°34'50.3"W	199.6m	10.1m	Y/N	
	Pylône Vent	33°22'52.1"N 007°35'23.7"W	195.2m	10.8m	Y/N	
	Pylône Parc Météo	33°21'17.7"N 007°34'51.6"W	198.1m	10.4m	Y/N	
	Bâtiment GLIDE 35 R	33°21'14.8"N 007°35'06.2"W	200.9m	2.9m	Y/Y	
	RVR1, 35R Médiane	33°22'09.5"N 007°35'13.8"W	199.6m	4.1m	Y/N	
	Antenne RVR 2 35R Médiane	33°22'09.3"N 007°35'13.7"W	199.4m	4.3m	Y/N	
	RVR 2, 35R Médiane	33°22'09.6"N 007°35'12.2"W	207.6m	12.5m	Y/N	
	Pylône vent	33°22'09.6"N 007°35'12.6"W	204.5m	9.4m	Y/N	
	Caméra 35R Médiane	33°22'09.6"N 007°35'12.2"W	202m	8.1m	Y/Y	
	RVR2 , 17L	33°22'54.2"N 007°35'29.1"W	194.0m	2.5m	Y/N	
	RVR , 35R	33°21'16.9"N 007°34'55.7"W	198.2m	2.6m	Y/N	
	RVR , 35R	33°21'16.8"N 007°34'55.7"W	198.2m	2.4m	Y/N	
	Caméra de surveillance	33°20'32.7"N 007°35'07.7"W	203m	8.1m	Y/Y	
	Pylône Vent	33°21'14.1"N 007°35'21.7"W	207.7m	10.0m	Y/N	
	Pylône Vent	33°22'45.0"N 007°35'52.8"W	195.3m	10.0m	Y/N	
	Vent Médiane	33°21'59.3"N 007°35'37.0"W	198.7m	10.0m	Y/N	
	Bâtiment Glide 35L	33°21'11.3"N 007°35'19.7"W	202.1m	2.4m	Y/Y	
	RVR1, 35L Médiane	33°22'06.4"N 007°35'27.9"W	197.7m	1.3m	Y/N	
	RVR1, 35L Médiane	33°22'06.4"N 007°35'27.8"W	199.2m	2.8m	Y/N	
	RVR2,35R Médiane	33°22'02.2"N 007°35'26.5"W	203.1m	3.1m	Y/N	
	RVR2, 35L	33°21'13.8"N 007°35'09.8"W	205.5m	3.1m	Y/N	
	RVR2, 17R	33°22'50.8"N 007°35'43.1"W	202.5m	3.1m	Y/N	
	Diffusomètre 17R	33°22'50.8"N 007°35'43.2"W	197.4m	2.3m	Y/N	
	Antenne Réseau	33°18'57.6"N 007°36'06.3"W	246,0m	38,9m	Y/Y	
	Antenne Réseau	33°18'56.2"N 007°36'08.0"W	246,4m	39,4 m	Y/Y	

GMMN AD 2.11 RENSEIGNEMENTS MÉTÉOROLOGIQUES FOURNIS /**METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED****Abréviations utilisées dans le tableau suivant /***Abbreviations used in the following table:*

P = consultation personnelle / <i>personal consultation</i>	P = carte en altitude prévue / <i>prognostic upper air chart</i>
T = téléphone / <i>telephone</i>	S = carte d'analyse au sol (carte actuelle) / <i>surface analysis (current chart)</i>
C = cartes / <i>charts</i>	U = carte d'analyse en altitude (carte actuelle) / <i>upper analysis (current chart)</i>
D = affichage pour autobriefing/display for autobriefing	W = carte du temps significatif / <i>significant weather chart</i>
PL = textes abrégés en langage clair / <i>abbreviated plain language texts</i>	SWL = temps significatif en basse altitude / <i>significant weather low</i>
SWM = temps significatif en moyenne altitude / <i>significant weather medium</i>	SWH = temps significatif en haute altitude / <i>significant weather high</i>
	BMS = Bulletin Météorologique Spécial / <i>Special Meteorological Bulletin</i>
	RMT = Résumé mensuel du temps / <i>Monthly time summary</i>

1	Centre météorologique associé à l'aérodrome / <i>Associated MET office</i>	Centre Provincial de la Météorologie – Nouasseur
2	Heures de service / <i>Operational hours</i> Centre météorologique responsable en dehors de ces heures / <i>MET office responsible outside hours</i>	H24
3	Centre responsable de préparation des TAF et période de validité des prévisions / <i>Office responsible for TAF preparation and periods of validity</i>	Centre Provincial Météorologique Nouasseur. 30 heures.
4	Prévision de tendance et intervalle de publication / <i>Type of trend forecast and interval of issuance</i>	Prévision Tendance : 2 Heures. IP : toutes les demi-heures pour les METAR.
5	Exposés verbaux & consultation assurées / <i>Briefing & consultation provided</i>	P, T
6	Documentation de vol et langue(s) utilisée(s) / <i>Flight documentation & language(s) used</i>	C, PL Fr, En
7	Cartes et autres renseignements disponibles pour les exposés verbaux ou la consultation / <i>Charts and other information available for briefing or consultation</i>	S, U85, U70, U50, U30, U20 P85, P70, P50, P40, P30, P20 SWH, SWM, W, SWL, BMS, RMT
8	Équipement complémentaire de renseignement / <i>Supplementary equipment available for providing information</i>	Messir Aéro pour la visualisation des sorties de cartes et de la transmission des messages aéronautiques. AéroWeb Deport des images satellites. Intranet et Extranet.
9	Organismes ATS auxquels sont fournis les renseignements / <i>ATS units provided with information</i>	TWR – Contrôle local– Contrôle APP
10	Renseignements supplémentaires (limitation du service, etc.) / <i>Additional information (limitation of service, et.)</i>	NIL

1/ Température Moyenne (°C) MAX-MNM /*Mean temperature (°C) MAX-MNM*

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
MAX	18,2	19,3	20,8	23,4	26,7	28,0	30,6	31,5	29,2	28,4	22,6	19,9
MNM	5,7	6,9	8,2	10,9	14,1	16,9	19,4	19,8	17,9	14,8	10,1	7,6

2/ Pression Moyenne (hPa) /*Mean pressure (hPa)*

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
06:00	998,8	996,9	994,2	991,3	991,7	992,4	992,0	991,3	992,5	992,8	994,4	998,4
12:00	999,9	998,0	994,9	991,8	991,8	992,5	992,0	991,5	992,7	993,3	995,1	999,4
18:00	998,5	996,6	993,8	991,1	991,0	991,8	991,3	990,7	992,1	992,7	994,4	998,6

3/ Humidité Moyenne (%) /*Mean humidity (%)*

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
06:00	92,9	92,4	93,9	92,9	90,5	87,6	89,4	89,5	90,2	86,0	88,9	91,8
12:00	68,2	66,2	61,6	55,5	50,4	51,1	49,0	49,0	51,7	48,5	59,2	68,0
18:00	77,1	73,3	69,1	65,1	59,7	60,8	60,8	62,0	66,1	65,4	75,0	79,6

GMMN AD 2.12 CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES PISTES / RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Désignation/ Designation RWY NR	Relèvement vrai / True Bearing	Dimensions des RWY / Dimensions of RWY (M)	Résistance du revêtement (PCR) des RWY et SWY / Strength (PCR) and surface of RWY and SWY	Coordonnées du seuil Coordonnées d'extrémité de piste Ondulation géoïde au seuil / THR coordinates RWY End coordinates THR Geoid undulation	Altitude du seuil et du point le plus élevé de TDZ de la piste de précision / THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
17L	164,02°	3 717 x 45	0M → 2890M PCR 810/F/C/X/T ASPH 2890M → 3660M PCR 990/F/C/X/T ASPH 3660M → 3717M PCR 670/R/A/W/T CONC	33 23 02,43 N 007 35 36,67 W ----- GUND 48M	THR : 193 M TDZ : 198 M
35R	344,03°	3 717 x 45	0M → 57M PCR 670/R/A/W/T CONC 57M → 827M PCR 990/F/C/X/T ASPH 827M → 3717M PCR 810/F/C/X/T ASPH	33 21 06,45 N 007 34 56,94 W ----- GUND 47,9M	THR : 200.0 M TDZ : 199,8 M
17R	164,02°	3 711 x 45	PCR 990/F/C/X/T ASPH	33 22 58,95 N 007 35 50,77 W ----- GUND 47,9M	THR : 194,9 M TDZ : 195,9 M
35L	344,03°	3 711 x 45		33 21 03,17 N 007 35 11,12 W ----- GUND 47,9M	THR : 199,9 M TDZ : 199,6 M
RWY	Pente de RWY-SWY / Slope of RWY-SWY	Dimensions SWY (M)	Dimensions CWY (M)	Bande / Strip (M)	Dimensions des Aires de sécurité d'extrémité de piste / Dimensions of RESA (M)
1	7	8	9	10	11
17L	Pente moyenne : 0,18%	60 x 45	280 x 150	3957 x 280	180 x 90
35R	Pente moyenne : 0,18%	60 x 45	300 x 150	3957 x 280	180 x 90
17R	Pente moyenne : 0,14%	60 x 45	280 x 150	3951 x 280	160 x 90
35L	Pente moyenne : 0,14%	60 x 45	300 x 150	3951 x 280	180 x 90
RWY	Emplacement et description du système d'arrêt / Location and description of arresting system		Zone dégagée d'obstacles / OFZ	Observations / Remarks	
1	12		13	14	
17L	NIL		NIL	NIL	
35R	NIL		NIL	NIL	
17R	NIL		NIL	NIL	
35L	NIL		NIL	NIL	

GMMN AD 2.13 DISTANCES DÉCLARÉES /
DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Observations / Remarks
1	2	3	4	5	6
17L	3 717	3997	3 777	3 717	NIL
35R	3 717	4 017	3 777	3 717	NIL
17R	3 711	3991	3 771	3 711	NIL
35L	3 711	4 011	3 771	3 711	NIL

GMMN AD 2.14 DISPOSITIF LUMINEUX D'APPROCHE ET BALISAGE LUMINEUX DE PISTE /
APPROACH AND RWY LIGHTING

RWY	Type et intensité du balisage lumineux d'approche/ APCH LGT Type LEN INTST	Feux de seuil de piste, couleur des barres de flanc / THR LGT, Colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ longueur des feux / TDZ LGT LEN	Feux d'axe de piste, longueur, espacement, couleur, intensité / RWY centre line LGT, LEN, Spacing, Colour, INTST	Feux de bord de piste, longueur, espacement, couleur, intensité / RWY edge LGT, LEN, Spacing, Colour, INTST	Feux d'extrémité de piste, Couleur, Barres de flanc / RWY End LGT, Colour, WBAR	Feux de SWY, longueur, couleur / SWY LGT, LEN, Colour	Observations / Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
17L	SIAL 420 m INTST Réglable / adjustable	G WBAR : G	PAPI 3° left/right MEHT 23,02m	--	3717 m 15 m (1) INTST réglable / adjustable	3717 m 60 m W INTST réglable / adjustable	R WBAR : NIL	60 m R	(1) Colour First 2817m : W Next 600 m : R / W Last 300 m : R
35R	CALVERT I 900 m INTST réglable / adjustable	G WBAR : G	PAPI 3° right MEHT 19,93m	900 m	3717 m 15 m (2) INTST réglable / adjustable	3717 m 60 m W INTST réglable / adjustable	R WBAR : NIL	60 m R	(2) Colour First 2817 m : W Next 600 m : R / W Last 300m : R
17R	SIAL 420 m INTST Réglable / adjustable	G WBAR : G	PAPI 3° left/right MEHT 20,3m	--	3711 m 15 m (1) INTST réglable / adjustable	3711 m 60 m W INTST réglable / adjustable	R WBAR : NIL	60 m R	(1) Colour First 2811 m : W Next 600 m : R / W Last 300 m : R
35L	CALVERT I 900 m INTST réglable / adjustable	G WBAR : G	PAPI 3° left/right MEHT 20,3m	900 m	3711 m 15 m (2) INTST réglable / adjustable	3711 m 60 m W INTST réglable / adjustable	R WBAR : NIL	60 m R	(2) Colour First 2811 m : W Next 600 m : R / W Last 300 m : R

GMMN AD 2.15 AUTRES DISPOSITIFS LUMINEUX, ALIMENTATION ELECTRIQUE AUXILIAIRE /
OTHER LIGHTING SYSTEMS – SECONDARY POWER SUPPLY

1	Emplacement, caractéristiques et heures de fonctionnement des phares d'aérodrome d'identification / <i>ABN / IBN location, characteristics and hours of operation</i>	NIL	
2	Emplacement et éclairage de l'indicateur de sens d'atterrissage et de l'anémomètre / <i>LDI location & LGT / Anemometer location and LGT</i>	RWY 35R/17L : - Anémomètre : 332209,66N 0073512,54W	RWY 35R/17L: - Anemometer: 332209,66N 0073512,54W
3	Feux de bord de voies de circulation et feux axiaux / <i>TWY edge and centre line lighting</i>	RWY 35R/17L : - Bord : Tous les TWY (Bleus) - Axiaux : TWY N1, M1, U1 , P1, S1, T1, T2, T3, T4, T5	RWY 35R/17L: - Edge: All TWY (Blue lights) - Centre line : TWY N1, M1, U1 , P1, S1, T1, T2, T3, T4, T5
		RWY 35L/17R : - Feux de bord : Bleus - Feux axiaux : TWY N2, M2, P2, S2, W1, W2, R2	RWY 35L/17R - Edge: Blue lights - Centre line: TWY N2, M2, P2, S2, W1, W2, R2
4	Alimentation électrique auxiliaire et délai de commutation / <i>Secondary power supply and switch-over time</i>	Oui Délai de commutation : 0 SEC	Yes Switch-over time : 0 SEC
5	Observations / <i>Remarks</i>	NIL	

GMMN AD 2.16 AIRES D'ATTERRISSEMENT D'HÉLICOPTÈRES /
HELICOPTERS LANDING AREA

1	Coordonnées TLOF ou THR de la FATO/Ondulation du géoïde / <i>Coordinates TLOF or THR of FATO/Geoid undulation</i>	Suivre instructions TWR	<i>Follow TWR instructions</i>
2	Altitude TLOF et/ou FATO (m/ft) / <i>TLOF and/or FATO elevation (m/ft)</i>	NIL	
3	TLOF + FATO : Aire, dimensions, revêtement, résistance, balisage / <i>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking</i>	NIL	
4	Relèvements vrai de la FATO / <i>True BRG of FATO</i>	NIL	
5	Distances déclarées disponibles / <i>Declared distance available</i>	NIL	
6	Dispositif lumineux d'approche et de la FATO / <i>APP and FATO lighting</i>	NIL	
7	Observations / <i>Remarks</i>	NIL	

GMMN AD 2.17 ESPACE AÉRIEN ATS /
ATS AIRSPACE

Désignation et limites latérales / <i>Designation and lateral limits</i>	Limites verticales / <i>Vertical limits</i>	Classification de l'espace aérien / <i>Airspace classification</i>	Indicatif d'appel et langues de l'organisme ATS / <i>ATS unit call sign and languages</i>	Altitude de Transition / <i>Transition altitude</i>	Observations / <i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6
ATZ : Cercle de rayon de 5 NM centré sur/ Circle 5 NM radius centered on: ARP (332151N 0073454W)	<u>2000FT AMSL</u> SFC	D	CASABLANCA/ Mohammed V TWR (En,Fr)	4000 FT	
CTR : Des lignes droites joignant les points suivants/Lines joining the following points : 332722.15N 0072252.14W, 331902.39N 0072002.37W, Puis arc de cercle au sens horaire de 13NM de rayon centré sur/ And arc of circle, 13 NM radius centered on: 331527.42N 0073457.10W jusqu'à/ untill 331150.63N 0074950.66W, Puis une ligne jusqu'à/ and a line untill 332009.78N 0075243.09W Puis arc de cercle au sens horaire de 13NM de rayon centré sur/ and arc of circle, 13 NM radius in a clockwise direction centered on 332346.88N 0073748.20W,	<u>2000FT AMSL</u> SFC	D	CASABLANCA/ Mohammed V RADAR (En, Fr)	4000 FT	

Jusqu'à/ until 333636.69N 0073507.79W puis des lignes droites joignant les points suivants/ then <i>straight lines joining points</i> : 333013.73N 0073129.00W 332722.15N 0072252.14W	<u>2000FT AMSL</u> SFC	D	CASABLANCA/ Mohammed V RADAR (En, Fr)	4000 FT	
---	---------------------------	----------	--	---------	--

GMMN AD 2.18 INSTALLATIONS DE TÉLÉCOMMUNICATION DES SERVICES ATS /
ATS COMMUNICATION FACILITIES

Désignation du service / <i>Service designation</i>	Indicatif d'appel / <i>Call sign</i>	Fréquences / <i>Frequencies</i>	Heures de fonctionnement / <i>Hours of operation</i>	Observations / <i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
APP	Mohammed V Approche / <i>Mohammed V Approach</i>	119,900 MHz	H24	FREQ de secours/Back up : 121,300 MHz Détrresse / <i>Emergency</i> 121,500 MHz
TWR	Mohammed V Tour / <i>Mohammed V Tower</i>	118,500 MHz	H24	FREQ de secours/Back up : 121,000 MHz Détrresse / <i>Emergency</i> 121,500 MHz
Contrôle Sol / Ground movement control	Mohammed V Sol / <i>Mohammed V Ground</i>	130,600 MHz	H24	FREQ de secours/Back up : 121,700 MHz Détrresse / <i>Emergency</i> 121,500 MHz
D-ATIS	Mohammed V information	126,300 MHz	H24	NIL

GMMN AD 2.19 AIDES DE RADIONAVIGATION ET D'ATERRISSAGE /
RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Type d'aide Déclinaison MAG/ <i>Type of aid (MAG VAR)</i>	ID	FREQ (CHANNEL)	Horaires / <i>Hours of operation</i>	Coordonnées de l'emplacement de l'antenne d'émission/ <i>Site of transmitting antenna coordinates</i>	Altitude de l'antenne d'émission DME / <i>DME transmitting antenna Altitude</i>	Observations / <i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6	7
DME 1°W (2020)	CBA	(CH 116X)	H24	33 31 17,39 N 007 40 37,87 W	120 m	
VOR/DME 1°W (2020)	SLK	112,500 MHz (CH 72X)	H24	33 06 56,47 N 007 30 21,96 W	300 m	
NDB	NSR	282 KHz	H24	33 16 24,32 N 007 33 19,32 W		ALT : 233 m
NDB	NUA	255 KHz	H24	33 25 47,94 N 007 36 33,42 W		ALT : 161 m DIST/THR 17L: 5804 m
NDB	SAK	413 KHz	H24	33 31 16, 71 N 007 40 37,59 W		Antenna HGT : 13,11 m ALT : 120,02 m
DVOR/DME 1° W (2020)	CBL	115,1 MHz (CH 98X)	H24	33°25'13.82 N 007°36'21.72 W	180 m	
ILS RWY 35R						
LOC 35R CAT (I-II-III) 1°W (2020)	INR	109,900 MHz	H24	33 23 27,36 N 007 35 45,80 W		
GP/DME 35R	INR	333,800 MHz (CH 36X)	H24	33 21 14,66 N 007 35 05,78 W	201 m	Pente/slope : 3° DME antenna HGT : 3,5 m
ILS RWY 35L / 17R						
LOC 35L CAT (I-II-III) 1°W (2020)	INL	110,700 MHz	H24	33 23 09,57 N 007 35 54,42 W		
GP/DME 35L	INL	330,200 MHz (CH 44X)	H24	33 21 11,61 N 007 35 19,65 W	207 m	Pente/Slope : 3° DME antenna HGT: 7.51 m
LOC 17R 1°W (2020)	ICAS	108,300 MHz	H24	33 20 54,11 N 007 35 08,02 W		
GP/DME 17R	ICAS	334,100 MHz (CH 20X)	H24	33 22 47,63 N 007 35 52,94 W	201 m	Pente/Slope : 3° DME antenna HGT: 7,51 m

GMMN AD 2.20 REGLEMENTS DE CIRCULATION LOCAUX /
LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

1- Aéroport est interdit aux : ➤ avions non munis de moyens radiocommunications ➤ aux Planeurs 2- Sauf autorisation ATC, les aéronefs atterrissant sur la piste :) 17R ne doivent pas dégager par la bretelle W1 et P2) 17L ne doivent pas dégager par la bretelle U1) 35L ne doivent pas dégager par la bretelle W2. 3- Sauf autorisation ATC : - Les décollages des intersections des pistes sont interdits ; - Après dégagement complet de la piste 35L/17R, les aéronefs doivent maintenir le point d'attente avant la piste 35R/17L ; - Après dégagement complet de la piste 35R/17L, les aéronefs doivent maintenir position avant le Taxiway parallèle.	1- Airport is prohibited : ➤ for non equipped radio communication aircraft ➤ for Gliders 2- Except ATC authorization, aircraft landing at) RWY 17R have not to vacate via TWYs W1 and P2) RWY 17L have not to vacate via TWY U1) RWY 35L have not to vacate via TWY W2 to vacate via TWY P. 3- Except ATC authorization: - Intersection take offs are not permitted; - After full vacating of the runway 35L/17R, aircraft have to hold short at the holding point before runway 35R/17L; - After full vacating of the runway 35R/17L, aircraft have to hold short before the parallel Taxiway.
---	--

GMMN AD 2.21 PROCÉDURES ANTIBRUIT /
NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Restrictions d'utilisation des aéronefs les avions turboréacteurs doivent utiliser les procédures de montée suivantes : - Maintenir la vitesse V2+10 (ou celle que permet l'assiette de l'avion selon le type de l'appareil) jusqu'à la hauteur de 3000 FT avec un braquage des volets correspondant à la configuration décollage. - Maintenir la puissance de décollage jusqu'à la hauteur de 1500 FT, puis réduire la puissance de montée jusqu'à la hauteur de 3000 FT. 2. Restrictions d'utilisation de l'aérodrome a) Restrictions d'utilisation de nuit : Pour les décollages de 2300-0600 UTC et avec un vent de composante arrière inférieure ou égale à 7 KT, la piste 17L ou 17R doit être utilisée. Si pour des raisons opérationnelles la piste 17L ou 17R ne peut être utilisée, sur demande du pilote, à la mise en route, un autre QFU peut être attribué avec des délais supplémentaires. b) Essai des moteurs : Les essais des moteurs ne peuvent être effectués qu'à des emplacements attribués par la tour de contrôle et après autorisation de celle-ci. c) Modalités d'utilisation des pistes :) Décollage De 0600-2300 et avec un vent de composante arrière inférieure ou égale à 7 KT la piste 35R doit être utilisée. Si pour des raisons de limitations opérationnelles la piste 35R ou 35L ne peut être utilisée, sur demande du pilote, à la mise en route, un autre QFU peut être attribué avec des délais supplémentaires.) Atterrissage a. La piste 35R ou 35L doit être utilisée jusqu'à un vent de composante arrière inférieure ou égale à 7 KTs. b. Quand l'atterrissage n'est possible que sur la piste 17R ou 17L, il y a lieu d'envisager 2 cas : 1^{er} cas : plafond supérieur ou égal à 1500 FT/sol et la visibilité supérieure ou égale à 5000 m. La procédure aux instruments de la piste 35R ou 35L est utilisée suivie par un vent arrière droit pour la piste 17L ou 17R. 2^{ème} cas : plafond inférieur à 1500 FT/sol. La procédure aux instruments de la piste 17L ou 17R est utilisée.	1. Aircraft use restrictions Turbojet aeroplanes are to comply with the climb procedures hereunder : - Maintain the speed V2 +10 (or that which allows aircraft attitude, depending on the type of aircraft) up to 3000 FT with flaps set in the take-off configuration. - Maintain the take-off power until 1500 FT, then reduce climbing power until 3000 FT. 2. Aerodrome use restrictions a) Use restrictions by night : For take-off from 2300-0600 UTC and with a tailwind component less than or equal to 7 KT, the RWY 17L or 17R is to be used. If for operational reasons RWY 17L or 17R cannot be used, upon pilot request, at engine start up, another QFU may be attributed with additional delays. b) Engine test : Engine test shall not be done except in areas assigned by the Control Tower and after authorization of this one. c) Conditions of RWY use :) Take-off From 0600-2300 and with a tailwind component less than or equal to 7 KT, RWY 35R must be used. If for operational limitation reasons RWY 35R or 35L cannot be used, upon pilot request, at engine start up, another QFU may be attributed with additional delays.) Landing a. RWY 35 R or 35L must be used until a tailwind component less than or equal to 7 KTs. b. When the landing is only possible on RWY 17R or 17L, 2 cases shall be considered : 1st case: ceiling more or equal than 1500 FT/ground and the visibility more than or equal to 5000 m. Instrument procedure of RWY 35R or 35L is used followed by a right down-wind for RWY 17L or 17R. 2nd case: ceiling less than 1500 FT/ground. The instrument procedure of RWY 17L or 17R is used.
---	--

GMMN AD 2.22 PROCÉDURES DE VOL / FLIGHT PROCEDURES**APPROCHE A VUE :**

Les membres d'équipage de conduite sont tenus d'utiliser tous les instruments de guidage pour s'assurer qu'ils sont sur la finale de la piste pour laquelle ils ont reçu l'autorisation d'atterrir.

Attention : lors de l'exécution d'une approche à vue, risque de confusion entre :

- TWY parallèle T et RWY 35R/17L;
- RWY 35L et RWY 35R;
- RWY 17L et RWY 17R.

PROCÉDURE DE MISE EN ROUTE ET REPOUSSAGE :

Le Trafic au départ doit demander la mise en route et la clearance de route sur la fréquence Tour ou Sol 10 minutes avant EOBT, en transmettant les paramètres suivants :

-) Indicatif d'appel;
-) Poste de stationnement;
-) Accusé de réception D-ATIS;
-) Destination.

1. La mise en route est accordée en fonction des mesures de régulation CFMU et une fois que l'avion est prêt.

2. Le repoussage et le roulage doivent être effectués immédiatement après réception de l'autorisation de la Tour, tenant compte des informations sur le trafic (sol) et des restrictions contenues dans l'autorisation.

La Tour doit être informée en cas de retard de la mise en route ou du roulage.

3. L'utilisation de l'inversion de poussée de manœuvre est strictement interdite sur l'aire de trafic et aux postes de stationnement.

4. Sur les postes en contact, le démarrage des moteurs s'opère durant le repoussage.

Toutefois, si l'APU est défaillant, le démarrage d'un moteur au poste de stationnement en contact est permis avant la manœuvre de repoussage, sous réserve de l'approbation de la Tour de Contrôle.

Les feux anticollisions doivent être allumés au moment de démarrage des moteurs et au repoussage.

PROCÉDURES PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP) :**1. Communications**

La mise en vigueur des procédures LVP est annoncée au premier contact radio avec l'avion et sur la fréquence DATIS **126, 300 Mhz.**

Le message DATIS contient la phrase « Procédures par faible visibilité en vigueur piste... » et fournit également des détails sur toute indisponibilité d'équipement pertinent pour les LVP.

Le contrôleur transmet les RVR au premier contact sur la fréquence, et dès tout changement.

Les pilotes sont tenus de vérifier leurs minimas opérationnels. Les pilotes seront informés par l'ATC de la fin des LVP.

2. Critères de mise en place et de fin de LVP

LVP comprend des phases de préparation, d'activation et de fin.

La phase de préparation commence lorsque la visibilité au sol est inférieure ou égale à 1 500 mètres et/ou le plafond est inférieur ou égal à 300 pieds, et qu'une dégradation des conditions météorologiques est prévue.

La phase d'activation est déclenchée lorsque la RVR est inférieure ou égale à 800 mètres et/ou le plafond est inférieur ou égal à 200 pieds.

La LVP prendra fin lorsque la RVR est supérieure 1500 mètres et que le plafond est supérieur à 300 pieds, et qu'une amélioration continue des conditions météorologiques est constatée.

VISUAL APPROACH:

The flight crew members are required to use all guidance instruments to ensure they are established on final of the RWY on which they were cleared to land.

Caution: during visual approach there is a risk of confusion between :

- parallel TWY T and RWY 35R/17L;
- RWY 35L and RWY 35R;
- RWY 17L and RWY 17R.

START-UP, PUSH-BACK PROCEDURES:

Departing ACFT shall contact Mohammed V Tower or Ground 10 min before EOBT, by transmitting the following data :

-) Call sign;
-) Parking stand;
-) D-ATIS acknowledgement;
-) Destination.

1. The start-up shall be requested according to CFMU regulatory measures and when the ACFT is ready.

2. Pushback and taxi must be performed immediately after receiving authorization from the Tower taking into account the traffic information (Ground) and restrictions contained in the authorization.

The Tower must be informed in case of delay of start up or taxi.

3. The use of reverse thrust is strictly prohibited on the apron and parking stands.

4. In nose-in stands, engines start-up is performed during pushback.

However, if the APU fails, the tower may allow engine start-up in nose-in stands before taxi.

The anti-collision lights must be turned on during engine start-up and pushback.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP) :**1. Communications**

When LVP are in force the information is announced at the first radio contact with the aircraft and on D-ATIS frequency **126.300 MHz**

The DATIS message contains the phrase "Low visibility procedures in force runway..." and also provides details of any unavailability of equipment relevant to LVP.

Controller will communicate available RVRs to the pilot at first radio contact, and upon any change.

Pilots are required to check their operational minima.

Pilots will be informed by ATC when LVP are cancelled.

2. Criteria of implementation and end of LVP:

LVP includes preparation, activation and cancellation phases.

The preparation phase begins when visibility is less than or equal to 1500 meters and/or the ceiling is less than or equal to 300 feet, and a deterioration in weather conditions is expected.

The activation phase is triggered when the RVR is less than or equal to 800 meters and/or the ceiling is less than or equal to 200 feet.

The LVP will end when the RVR is greater than 1500 meters and the ceiling is greater than 300 feet, and a continued improvement in weather conditions is observed.

3. Autres informations

❖ Circulation des avions au sol :

Afin de gérer en toute sécurité et de maintenir une séparation géographique entre les avions en évolution au sol, le roulage vers les postes de stationnement ou vers la piste se fera comme suit :

Zone 1 : Parkings situés entre E1 à E12, C1 à C8, B1 à B10 et J1 à J9.

L'accès à cette zone se fera via taxiway M et la sortie via taxiway P.

Zone 2 : Parkings situés entre D1 à D3, J11 à J15, C23 à C26 et B11 à B14.

L'accès à cette zone se fera via taxiway P et la sortie via taxiway Q.

Zone 3 : Parkings situés entre D4 à D15, F1 à F9 et G1 à G6. L'accès à cette zone se fera via taxiway Q ou R et la sortie via taxiway R.

❖ Restrictions :

À tout moment, le contrôleur de service se limitera à trois (03) avions au maximum en évolution.

❖ Attributions du commandant de bord :

La décision d'entreprendre ou de poursuivre la séquence des manœuvres correspondant à une procédure d'approche, appartient au commandant de bord.

❖ Guidage des avions par la Follow-me :

Sur demande, les avions continueront à être guidés vers leurs postes de stationnement par le véhicule FOLLOW-ME.

❖ Séparations à l'Approche :

Pour permettre l'exécution des approches en LVP, les minimums de séparation horizontale en approche seront de 15NM.

❖ Dégagement de piste :

En LVP, tous les dégagements de la piste doivent se faire par la bretelle :

U1, M1 ou N1 en configuration d'exploitation 35R.

W1, M2 ou N2 en configuration d'exploitation 35L.

Les pilotes à l'arrivée rappelleront une fois au poste de stationnement assigné.

❖ Départs des aéronefs

Le contrôleur limitera la circulation des aéronefs au sol comme suit :

En cas de demandes successives de départs, les instructions de roulage pour le deuxième avion pourraient être délivrées comme suit :

- Aucun avion au départ (de la zone 1) ne sera autorisé à rouler ou à quitter l'aire de trafic vers le point d'arrêt piste 35R/L tant que le N°1 ne rappelle qu'il est sur le TWY T3.

-Aucun avion au départ (de la zone 2) ne sera autorisé à rouler ou à quitter l'aire de trafic vers le point d'arrêt piste 35R/L tant que le N°1 ne rappelle qu'il est sur le TWY T2.

-Aucun avion au départ (de la zone 3) ne sera autorisé à rouler ou à quitter l'aire de trafic vers le point d'arrêt piste 35R/L tant que le N°1 ne rappelle qu'il est aligné et prêt au décollage.

- Après le décollage, les pilotes rappelleront « en vol ».

3. Other information

❖ Aircraft movement on the ground:

In order to safely manage and maintain a geographic separation between aircraft on the ground, taxiing to the aprons or to the runway will be as follows:

Zone 1: Stands from E1 to E12, C1 to C8, B1 to B10, and J1 to J9.

Access to this area will be via taxiway M and exit via taxiway P.

Zone 2: Stands from D1 to D3, J11 to J15, C23 to C26 and B11 to B14.

*Access to this area will be via taxiway P and exit via **taxiway Q**.*

Zone 3: Stands from D4 to D15, F1 to F9, and G1 to G6.

Access to this area will be via taxiway Q or R and exit via taxiway R.

❖ Restrictions :

During LVP, the air traffic controller limits the traffic to a maximum of three (03) manoeuvring aircraft.

❖ Responsibilities of the pilot in command :

The decision to undertake or continue operating manoeuvres corresponding to an approach procedure remains with the captain.

❖ Aircraft guidance by the Follow-me :

On request, aircraft will continue to be guided to their parking stands by the FOLLOW-ME car.

❖ Separations on Approach:

To allow the execution of approaches when LVP are in force, the horizontal separation minimums on approach will be 15 NM.

❖ Exiting runway:

During LVP, runway should be vacated via taxiway :

U1, M1 or N1 if RWY 35R in use.

W1, M2 or N2 if RWY 35L in use.

Pilots must report position when reaching the stand.

❖ Aircraft departures

The controller will limit the movement of aircraft on the ground as follows:

In case of successive requests of departures, taxi instructions to the second aircraft could be issued as follows:

-No departing aircraft (from zone 1) will be authorized to taxi or leave the apron towards the runway 35R/L until N°1 reports that it is on TWY T3.

-No departing aircraft (from zone 2) will be authorized to taxi or leave the apron towards the runway 35R/L until N°1 reports that it is on TWY T2.

-No departing aircraft (from zone 3) will be authorized to taxi or leave the apron towards the runway 35R/L until N°1 reports that it is aligned and ready for take-off.

-After take-off, pilots should report «Airborn ».

GMMN AD 2.23 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES /
ADDITIONAL INFORMATION

1- Les messages de MVT, LDM et SLS pour tout vol commercial en provenance et à destination de CASABLANCA/Mohammed V (GMMN) seront envoyés aux adresses SITA CMNOSXH & CMNOPXH.

2- Danger aviaire : Présence d'oiseaux aux abords de la piste et aires de manœuvre.

3- INFORMATIONS SPÉCIFIQUES POUR L'EXPLOITATION DE L'A380 :

L'exploitation de l'Airbus A380, est subordonnée à, un cheminement spécifique et sous conditions particulières, après approbation du dossier technique d'exploitation par l'autorité compétente, à savoir :

- Restriction sur le Poids de l'aéronef à l'atterrissage ;
- Restriction sur le Poids de l'aéronef pour la circulation sur l'aire de manœuvre ;
- Restriction sur l'utilisation des moteurs externes en phase de circulation sur l'aire de manœuvre (position IDLE) ;
- Restriction sur la puissance des moteurs externes en phase de décollage ;
- Utilisation des caméras de bord durant toute la période de circulation sur l'aire de mouvement.
- Le poste de stationnement réservé à l'avion A380 est J1 (poste réservé aux avions de code F).
- En cas d'indisponibilité du poste J1, l'aéronef A380 utilisera l'un des postes de stationnement disponible suivant : E1 ou J15.
- Une inspection de piste devrait être effectuée après chaque atterrissage ou décollage.

3.1Cheminement de circulation au sol :**Roulage vers le poste de stationnement J1 par TWY M:**

- Utiliser uniquement TWY M ;
- Les postes de stationnement C1 et C2 doivent être libre de tout aéronef ;
- Le poste E1 devrait être libre de tout aéronef de type : B777, B747, A340, A350, A330 et du DREAMLINER B787 ;
- Blocage de la circulation des véhicules couloir N°1 au niveau du poste E1.

Roulage du poste de stationnement J1 vers la piste en service par TWY M :

- La mise en route sera effectuée après les opérations de repoussage puis le tractage vers les positions prédéfinies avec un régime moteur au ralenti ;
- Le poste E1 devrait être libre de tout avion de type : B777, B747, A340, A350, A330 et du DREAMLINER B787 ;
- Blocage de la circulation des véhicules couloir N°1 au niveau du poste E1;
- Utiliser uniquement le TWY M ;
- Puissance minimale au roulage.

Roulage vers le poste de stationnement E1 par TWY M :

- Utiliser uniquement TWY M ;
- Utiliser la ligne de desserte jusqu'au travers poste E3 et l'aéronef A380 sera repoussé vers le poste E1 ;
- Fermeture du poste de stationnement E2 ;
- Limitation de la voie de desserte aux avions de code C qui accèderont aux parkings Echo, Bravo et Charlie.

1- The messages of MVT, LDM and SLS for all commercial flights From/ To CASABLANCA/Mohammed V (GMMN) will be sent to the SITA addresses CMNOSXH & CMNOPXH.

*2- **BIRD HAZARDS:** Presence of birds around the runway and at maneuvering areas.*

3- SPECIFIC INFORMATION FOR THE OPERATION OF THE A380:

The operation of the Airbus A380 is subject to a specific route and under specific conditions, after approval of the technical operating file by the competent authority, namely:

- Restriction on the Weight of the aircraft on landing;*
- Restriction on the Weight of the aircraft for movement on the maneuvering area;*
- Restriction on the use of external engines during the movement phase on the maneuvering area (IDLE position);*
- Restriction on the power of external engines during takeoff;*
- Use of on-board cameras during the entire period of movement on the movement area.*
- The parking stand reserved for the A380 aircraft is J1 (stand reserved for code F ACFT).*
- If the J1 stand is not available, E1 or J15 will be used.*
- RWY inspecting is required after A380 takeoff or landing*

3.1 Ground movement:**Taxi into stand J1 via TWY M:**

- Use only TWY M ;*
- Stands C1 and C2 should be free of all ACFT;*
- Stand E1 should be free of the following type of ACFT: B777, B747, A340, A350, A330 and the DREAMLINER B787;*
- Adjacent vehicle service road N° 1 should be closed during parking maneuver.*

Taxi from stand J1 for departure via TWY M:

- The start-up with minimum power will be carried out after the push and pull operations towards the predefined positions;*
- Stand E1 should be free of the following type of aircraft: B777, B747, A340, A350, A330 and the DREAMLINER B787*
- Adjacent vehicle service road N°1 should be closed during parking maneuver E1;*
- Use only TWY M ;*
- Minimum power when taxiing.*

Taxi into stand E1 Via TWY M:

- Use only TWY M;*
- Use center line until abeam the stand E3 then the ACFT will be pushed back to stand E1;*
- Stand E2 should be free;*
- Adjacent taxilane should be limited for code C ACFT*

Roulage du poste de stationnement E1 vers la piste en service :

- Utiliser uniquement le TWY M
- Puissance minimale au roulage.
- Blocage de la circulation des véhicules couloir N°1 durant les manœuvres de stationnement.

Roulage vers le poste de stationnement J15 via TWY P :

- La voie de service pour véhicule au nord de TWY P (couloir 3) devrait être fermée.
- Les postes de stationnement B11 à B14 doivent être limités aux avions de code C ou inférieur.
- Les postes de stationnement E12, J13 et J14 doivent être fermés.

Roulage vers le poste de stationnement J15 via TWY Q

- Les postes de stationnement J13 et J14 doivent être fermés.

Roulage de J15 vers la piste en service via TWY P:

- La voie de service pour véhicule au nord de TWY P (couloir 3) devrait être fermée.
- Les parkings B12 à B14 doivent être limités pour les aéronefs code C ou moins.
- Les parkings B11 et J14 doivent être fermés.
- Démarrage des moteurs au travers B12 après les opérations de repoussage et tractage.

Roulage de J15 vers la piste en service via TWY Q:

- La voie de service pour véhicule au (couloir 4) devrait être fermée ;
- Les parkings D2 à D4, J13 et J14 doivent être fermés.
- Démarrage des moteurs au travers B12 après l'opération de repoussage.

3.2 Accotements

- Les accotements des voies de circulation rectilignes sont revêtus ;
- Les accotements des voies de circulation en virage sont revêtus ;
- Pour éviter les risques de souffle sur les postes de stationnement, il est demandé aux équipages de rouler sur les voies de circulation avec restriction sur la poussée ;
- Les équipages doivent utiliser les caméras de bord durant toute la phase de circulation au sol.

3.3 Bande dégagée d'obstacles

Les bandes dégagées d'obstacles sur cheminements A380 respectent les conditions suivantes :
Pas d'obstacle, à une distance inférieure à 45 m de l'axe de la voie de circulation.

4- RFFS : Niveau **9** assuré sur la piste exploitée par A380.

5- Portances des RESA et bandes de pistes :

5.1 Indice californien de portance (CBR) des RESA :

RWY	Indice californien de portance
35R/17L	8 à 9 %
35L/17R	8 à 9 %

5.2 Indice californien de portance (CBR) des bandes :

Bande	Indice californien de portance
Bandes latérales RWY 35L/17R	9 %
Bandes latérales RWY 35R/17L (côté 35L/17R)	9 %
Bandes latérales RWY 35R/17L(côté parkings)	8 %

Taxi from stand E1 for departure via TWY M :

- Use only TWY M;
- Minimum power when taxiing.
- Adjacent vehicle service road N°1 should be closed during parking maneuver.

Taxi into the parking stand J15 via TWY P:

- Adjacent vehicle service road north of TWY P (lane 3) should be restricted;
- Stands B11 to B14 should be limited for code C ACFT or less;

- Stands E12, J13 and J14 should be free of all ACFT.

Taxi into parking stand J15 via TWY Q:

- Stands J13 and J14 should be free of all ACFT.

Taxi from stand J15 for departure via TWY P:

- Adjacent vehicle service road north of TWY P (lane 3) should be restricted.
- Stands B12 to B14 should be limited for code C ACFT or less.
- Stands B11 and J14 should be free of all ACFT.
- Start engines at taxilane abeam stand B12 after push and pull operations.

Taxi from stand J15 for departure via TWY Q:

- Adjacent vehicle service road (lane 4) should be restricted;

- Stands D2 to D4, J13 and J14 should be closed.

- Start engines at taxilane abeam stand B12 after push back operation.

3.2 shoulders

- The shoulders of the straight taxiways are paved;
- The shoulders of the turning taxiways are paved;
- To avoid jet blast risks on parking stands, crews are asked to taxi on taxiways with restriction on thrust ;

-Crews should use on-board cameras during the entire taxiing phase.

3.3 Obstacles free strip

Obstacles free strips on A380 paths meet the following conditions:
No obstacle, at a distance of less than 45 m from the center line of the taxiway.

4- Rescue and fire fighting category :

Level 9 provided on the runway operated by A380

5- Strength of RESA and strip :

5.1 California Bearing Ratio(CBR) of RESA :

RWY	California Bearing Ratio
35R/17L	8 à 9 %
35L/17R	8 à 9 %

5.2 California Bearing Ratio (CBR) of strip :

Strip	California Bearing Ratio
Side stripes RWY 35L/17R	9 %
Side stripes RWY 35R/17L (35L/17R side)	9 %
Side stripes RWY 35R/17L(aprons side)	8 %

Service d'assistance en escale

1. L'assistance administrative au sol et la supervision ;
2. L'assistance « passagers » ;
3. L'assistance « bagages » ;
4. L'assistance « fret et poste » ;
5. L'assistance « opération en piste » ;
6. L'assistance « nettoyage et service de l'avion » ;
7. L'assistance « carburants et huile »
(7.1 uniquement) ;
9. L'assistance « opérations aériennes et administration
des équipages » ;
10. L'assistance « transport au sol » ;
11. L'assistance « service commissariat ».

- Jetex Executive Aviation Morocco

Tél : +212 6 66 20 65 66

E-mail : farouk.ouchene@jetex.com / julian.pitairesi@jetex.com

1 ; 2 ; 3 ; 5 ; 6 ; 9 ; 10 ; 11

RAM Handling

Tel : +212 5 22 42 08 98 / +212 6 61 16 63 62 /

+212 6 68 19 99 14

E-mail : DO@ROYALAIRMAROC.COM

DUTYMANAGER@ROYALAIRMAROC.COM

ZOUACHTOU@RAMHANDLING.COM

Tél : +212 6 62 79 57 55

1 ; 2 ; 3 ; 5 ; 6 ; 7.1 ; 9 ; 10

-Swissport Maroc

Tél : +212 6 25 57 20 04

E-mail : CMN.Operations@swissport.com

1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 7.1 ; 9 ; 10

-Morocco GHS (Groupe Globalia)

Tél : +212 6 69 79 14 87

E-mail : operationscmn@groundforce.aero

1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 9 ; 10

-RAM société d'assistance en escale

4

Handling services

1. Administrative support on the ground and supervision;
2. "Passenger" assistance;
3. Baggage assistance;
4. Freight and post assistance;
5. Assistance "runway operation";
6. Assistance "cleaning and service of the aircraft";
7. "Fuel and oil" assistance (7.1 only);
9. "Flight Operations and Crew Administration" assistance;
10. Ground transportation assistance;
11. Assistance "police station".

-Jetex Executive Aviation Morocco

Tél : +212 6 66 20 65 66

E-mail : farouk.ouchene@jetex.com / julian.pitairesi@jetex.com

1 ; 2 ; 3 ; 5 ; 6 ; 9 ; 10 ; 11

-RAM Handling

Tel : +212 5 22 42 08 98 / +212 6 61 16 63 62 /

+212 6 68 19 99 14

E-mail : DO@ROYALAIRMAROC.COM

DUTYMANAGER@ROYALAIRMAROC.COM

ZOUACHTOU@RAMHANDLING.COM

Tél : +212 6 62 79 57 55

1 ; 2 ; 3 ; 5 ; 6 ; 7.1 ; 9 ; 10

-Swissport Maroc

Tél : +212 6 25 57 20 04

E-mail : CMN.Operations@swissport.com

1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 7.1 ; 9 ; 10

-Morocco GHS (Groupe Globalia)

Tél : +212 6 69 79 14 87

E-mail : operationscmn@groundforce.aero

1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 9 ; 10

- RAM ground handling company

4

GMMN AD 2.24 CARTES RELATIVES À L'AÉRODROME /
CHARTS RELATED TO THE AERODROME

CARTES OACI / <i>ICAO CHARTS</i>		PAGES
1	Carte d'aérodrome / Hélistation – OACI / <i>Aerodrome/Heliport Chart – ICAO</i>	AD2 GMMN- 15
2	Carte de stationnement et d'accostage d'aéronefs – OACI / <i>Aircraft Parking and Docking Chart – ICAO</i>	AD2 GMMN- 17 AD2 GMMN- 17-a
3	Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome – OACI / <i>Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO</i>	AD2 GMMN- 19
4	Cartes d'obstacles d'aérodrome – OACI – Type A / <i>Aerodrome Obstacles Chart – ICAO – Type A</i> RWY 35R/17L & RWY 35L/17R	AD2 GMMN- 21 AD2 GMMN- 23
5	Cartes topographiques pour approche de précision – OACI / <i>Precision Approach Terrain Chart – ICAO</i> RWY 35R/17L & RWY 35L/17R	AD2 GMMN- 25 AD2 GMMN- 27
6	Carte régionale - OACI / <i>Area chart-OACI</i>	AD2 GMMN- 29
7	Cartes de départ normalisées aux instruments (SID) – OACI / <i>Standard Instrument Departure Chart (SID) – ICAO</i>	AD2 GMMN- 31-1-1 AD2 GMMN- 31-2-1
8	Cartes d'arrivée normalisées aux instruments (STAR) – OACI / <i>Standard Instrument Arrival Chart (STAR) – ICAO</i>	AD2 GMMN- 33-1-1 AD2 GMMN- 33-2-1
9	Cartes d'approche aux instruments – OACI / <i>Instrument Approach Charts – ICAO</i>	AD2 GMMN- 33-1-2 AD2 GMMN- 33-2-2 AD2 GMMN- 35-1-1 AD2 GMMN- 35-1-2 AD2 GMMN- 35-1-3 AD2 GMMN- 35-1-4 AD2 GMMN- 35-2-1 AD2 GMMN- 35-2-2 AD2 GMMN- 39-1-1 AD2 GMMN- 39-1-3 AD2 GMMN- 39-1-4 AD2 GMMN- 39-2-1 AD2 GMMN- 39-2-2 AD2 GMMN- 39-2-3 AD2 GMMN- 39-2-4 AD2 GMMN- 39-2-5 AD2 GMMN- 39-2-6 AD2 GMMN- 39-3 AD2 GMMN- 39-4 AD2 GMMN- 39-5
10	Carte d'approche à vue – OACI / <i>Visual Approach Chart – ICAO</i>	AD2 GMMN- 43
11	Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC - OACI / <i>ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO</i>	AD2 GMMN- 49