

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 / <i>ARP coordinates and site at AD</i>	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 / <i>Direction and distance from city</i>	16,19 NM (30 KM) Sud/South CASABLANCA
3	Altitude et température de référence / <i>Elevation and reference temperature</i>	200 m (656 FT) / 31°C
4	Ondulation du géoïde au point de mesure de l'altitude de l'aérodrome / <i>Geoid undulation at AD ELEV PSN</i>	48 m
5	Déclinaison magnétique et variation annuelle / <i>Magnetic variation and annual change</i>	1°W (2020) / 9' E
6	Administration de l'aérodrome / <i>AD Administration</i> - 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 : GMMNYDYD, GMMNZPZX SITA : CMNAPXH-CMNODXH (Directeur et officier de permanence / <i>Director and duty officer</i>) CMNOPXH (Poste de coordination des opérations / <i>Operation coordination office</i>) CMNOVXH (Poste de prévision des vols / <i>flight forecast office</i>) CMNOSXH (Service des statistiques et pré-facturation / <i>statistics and pre-billing service</i>)
7	Types de trafic autorisés (IFR/VFR) / <i>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</i>	IFR, VFR
8	Code de référence d'aérodrome / <i>Reference code of aerodrome</i>	4E
9	Observations / <i>Remarks</i>	NIL

GMMN AD 2.3 HEURES DE FONCTIONNEMENT /
OPERATIONAL HOURS

1	Administration de l'aérodrome / <i>AD Administration</i>	MON–FRI : 08H30-16H30 (local time) Ramadan 09h00 14h30 permanence : H24	
2	Douane et contrôle des personnes / <i>Customs and immigration</i>	H24	
3	Santé et services sanitaires / <i>Health and sanitation</i>	H24	
4	Bureau de piste AIS / <i>AIS briefing office</i>	H24	
5	Bureau de piste ATS (ARO) / <i>ATS reporting office (ARO)</i>	H24	
6	Bureau de piste MET / <i>MET briefing office</i>	H24	
7	Services de la circulation aérienne / <i>ATS</i>	H24	
8	Avitaillement en carburant / <i>Refueling</i>	H24 Paiement : - Carte EXXON MOBIL - devises	H24 Payment : - Card EXXON MOBIL - currencies
9	Services d'assistance en escale / <i>Handling</i>	H24	
10	Sûreté / <i>Security</i>	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 m ³ /min) - 02 Camions : 4,5 m ³ /min - 01 Camion : 80 m ³ (3,5 m ³ /min) - Capacité de stockage : 12 000 m ³ - Postes desservis par hydrant système: E1 → E12 B1 → B10 J5 → J9	- Hydrant system : 05 servers (3,5 m ³ /min) - 02 Trucks : 4,5 m ³ /min - 01 Truck : 80 m ³ (3,5 m ³ /min) - Stock capacity : 12 000 m ³ - 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 (4500L/min) + 1600L émulseur/emulsifier + 250 Kg poudre/powder - 1 VIM : 12000L eau/water (5000L/min) + 1440L émulseur/emulsifier + 250 Kg poudre/powder - 1 VIR : 6000L eau (3000L/min) + 720L 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)660100235	

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 EMBLEMES DE POINTS DE VÉRIFICATION /
APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA

1	Surface et résistance de l'aire de trafic / <i>Apron surface and strength</i>	<ul style="list-style-type: none"> - B1→ B10 : Béton/<i>Concrete</i> PCN : 56/R/B/W/T - B11 → B14 : Bitume/<i>Bitumen</i> PCN : 38/F/B/W/T - C1, C2, J1 : Béton/<i>Concrete</i> PCN : 70/R/B/W/T - C23→ C26 : Bitume/<i>Bitumen</i> PCN : 58/F/B/W/T - D1→ D7 : Bitume/<i>Bitumen</i> PCN : 48/F/B/W/T - D8→ D15 : Bitume/<i>Bitumen</i> PCN : 47/F/B/W/T - E1→ E12 : Béton/<i>Concrete</i> PCN : 52/R/B/W/T - F1→ F9 : Béton/<i>Concrete</i> PCN : 53/R/B/W/T - G1→ G6 : Béton/<i>Concrete</i> PCN : 53/R/B/W/T - H1→ H4 : Béton/<i>Concrete</i> PCN : 53/R/B/W/T - C3→ C8 : Béton/<i>Concrete</i> PCN : 67/R/B/W/T - J2→ J4 : Béton/<i>Concrete</i> PCN : 67/R/B/W/T - J5→ J9 : Béton/<i>Concrete</i> PCN : 56/R/B/W/T - J11→ J14 : Bitume/<i>Bitumen</i> PCN : 45/F/B/W/T - J15 : Bitume/<i>Bitumen</i> PCN : 58/F/B/W/T - K1, K2 : Béton/<i>Concrete</i> PCN : 52/R/B/W/T - PI : Béton/<i>Concrete</i> PCN : 48/F/B/W/T 	
2	Largeur, surface et résistance des voies de circulation / <i>Taxiways width, surface and strength</i>	<p>* TWY parallèles RWY 35R/17L / TWY parallel to RWY 35R/17L :</p> <ul style="list-style-type: none"> - T1 : 23 m PCN : 109/R/B/W/T - T2, T3, T4, T5 : 23 m PCN : 49/F/C/W/T <p>* TWY perpendiculaires RWY 35R/17L / perpendicular TWY to RWY 35R/17L :</p> <ul style="list-style-type: none"> - S1,S2 : 23 m PCN : 60/R/B/W/T - N2, M2 : 23 m PCN : 60/R/B/W/T - R, R1, N1 : 23 m PCN : 63/F/B/W/T - M, M1 : 23 m PCN : 69/F/B/W/T - P, P1 : 23 m PCN : 86/F/B/W/T - P2 : 23 m PCN : 61/F/B/W/T - Q, Q1 : 23 m PCN : 26/F/C/W/T - TWY L : 23 m PCN : 54/F/B/W/T - TWY Y : 23 m PCN : 50/F/B/W/T - N, S : NOT AVLB 	
3	Position et altitude des emplacements de vérification des Altimètres / <i>ACL location and elevation</i>	Postes de stationnement	Parking stands
4	Emplacement des points de vérification VOR / <i>VOR check points</i>	NIL	
5	Emplacement des points de vérification INS / <i>INS check points</i>	Postes de stationnement	Parking stands
6	Observations / <i>Remarks</i>	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 - Panneaux d'interdiction	- <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>Prohibition signs</i>
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i> RWY 35R/17L	Pour TWY N1, M1, P1, Q1, R1, S1 : situées à 150 m du RCL	- <i>For TWY N1, M1, P1, Q1, R1, S1: located at 150m from RCL</i>
	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i> RWY 35L/17R	- Pour TWY N2, M2 et S2 : situées à 150 m des deux RCL. - Pour TWY P2 : située à 95 m RCL RWY 35R.	- <i>For TWY N2, M2 et S2 located at 150 m from both RCL</i> - <i>For TWY P2: 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		
	Antenne Far Field LOC	33°20'37,3"N 007°34'46,9"W	209,1m	7,8m		
	LOC INL	33°23'09,8"N 007°35'54,5"W	197,9m	3,8m		
	LOC CAS	33°20'54,5"N 007°35'08,2"W	202,8m	2,4m		
	FFM	33°20'33,7"N 007°35'00,7"W	207,7m	6,3m		
	Antenne Far Field LOC	33°20'33,5"N 007°35'00,9"W	206,3m	5,0m		
	Antenne Far Field LOC	33°23'06,7"N 007°35'53,5"W	196,5m	2,0m		

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	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		
	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		
	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		
	RVR (doubles)	33°21'13,6"N 007°35'09,7"W	201,2m	2,6m		
	RVR (doubles)	33°21'11,2"N 007°35'08,9"W	201,1m	2,5m		
	Manche à air	33°21'11,4"N 007°35'08,7"W	205,9m	7,2m		
	Antenne Near Field GP	33°21'13,1"N 007°35'05,1"W	202,3m	4,0m		
	Manche à air	33°21'15,0"N 007°34'52,4"W	206,1m	7,2m		
	RVR	33°21'15,2"N 007°34'54,7"W	200,7m	2,1m		
	Diffusomètre	33°21'16,6"N 007°34'55,6"W	202,1m	4,0m		
	RVR	33°21'16,8"N 007°34'55,3"W	201,2m	2,7m		
	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		
	Caméra de surveillance	33°22'45,9"N 007°35'53,7"W	200,5m	6,1m		
	RVR (doubles)	33°22'48,3"N 007°35'42,3"W	196,3m	2,2m		
	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		
	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		
	Diffusomètre	33°22'54,6"N 007°35'28,7"W	198,4m	4,6m		
	RVR	33°22'54,5"N 007°35'29,1"W	197,1m	3,1m		
	RVR	33°22'52,9"N 007°35'28,6"W	197,3m	3,2m		
	Pylone Eclairage	33°21'24,5"N 007°34'18,0"W	221,1m	23,5m		
	Pylone Eclairage	33°21'25,4"N 007°34'14,3"W	221,3m	23,5m		
	Pylone Eclairage	33°21'26,3"N 007°34'10,6"W	221,3m	23,5m		
	Pylone Eclairage	33°21'28,1"N 007°34'03,1"W	220,9m	23,5m		
	Pylone Eclairage	33°21'29,0"N 007°33'59,4"W	220,8m	23,5m		
	Pylone Eclairage	33°21'36,7"N 007°34'02,2"W	220,1m	23,5m		
	Pylone Eclairage	33°21'33,1"N 007°34'17,0"W	221,0m	23,5m		
	Pylone Eclairage	33°21'31,6"N 007°34'23,1"W	221,1m	23,5m		
	Pylone Eclairage	33°22'30,6"N 007°34'58,1"W	225,8m	30,0 m		
	Pylone Eclairage	33°22'28,0"N 007°34'57,2"W	224,8m	30,0 m		
	Pylone Eclairage	33°22'33,3"N 007°34'59,0"W	224,8m	30,0 m		
	Pylone 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	Pylone Eclairage	33°21'26,6"N 007°34'39,7"W	213,5m	15,6m		
35L/17R	Pylone Eclairage	33°21'28,6"N 007°34'40,4"W	213,3m	15,6m		
	Pylone Eclairage	33°21'30,8"N 007°34'41,1"W	213,1m	15,6m		
	Pylone Eclairage	33°21'32,9"N 007°34'41,9"W	212,9m	15,6m		
	Pylone Eclairage	33°21'34,5"N 007°34'42,4"W	212,8m	15,6m		
	Pylone Eclairage	33°21'36,0"N 007°34'42,9"W	212,6m	15,6m		
	Pylone Eclairage	33°21'38,2"N 007°34'43,7"W	212,5m	15,6m		
	Pylone Eclairage	33°21'41,8"N 007°34'44,9"W	212,0m	15,6m		
	Pylone Eclairage	33°21'43,6"N 007°34'45,5"W	211,9m	15,6m		
	Pylone Eclairage	33°21'45,5"N 007°34'46,2"W	211,6m	15,6m		
	Pylone Eclairage	33°21'48,5"N 007°34'47,1"W	212,0m	15,6m		
	Pylone Eclairage	33°21'50,3"N 007°34'47,7"W	212,3m	15,6m		
	Pylone Eclairage	33°21'51,6"N 007°34'48,1"W	212,2m	15,6m		
	Pylone 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		
	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		
	Caméra de surveillance	33°22'01,4"N 007°35'36,9"W	210,9m	15,3m		
	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	202,0m	6,1m		
	Caméra de surveillance	33°22'34,5"N 007°35'49,9"W	201,6m	6,1m		
	Diffusomètre	33°22'39,6"N 007°35'35,9"W	207,7m	5,7m		
	RVR	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		
	RVR	33°22'07,9"N 007°35'12,8"W	199,9m	5,3m		
	RVR (doubles)	33°22'04,0"N 007°35'27,0"W	198,2m	2,4m		
	RVR (doubles)	33°22'06,3"N 007°35'28,0"W	198,4m	2,6m		
	Pylone Eclairage	33°21'56,7"N 007°34'56,3"W	206,4m	10,4m		
	Pylone Eclairage	33°21'55,2"N 007°34'55,7"W	206,6m	10,4m		
	Pylone Eclairage	33°21'58,5"N 007°34'56,8"W	206,4m	10,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'00,1"N 007°34'57,4"W	206,2m	10,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'01,8"N 007°34'58,0"W	206,1m	10,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'03,5"N 007°34'58,6"W	206,4m	10,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'05,2"N 007°34'59,2"W	206,2m	10,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'06,9"N 007°34'59,7"W	206,0m	10,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'31,4"N 007°35'07,6"W	210,8m	16,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'29,2"N 007°35'06,9"W	210,6m	16,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'27,0"N 007°35'06,2"W	211,3m	16,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'21,9"N 007°35'04,1"W	217,6m	16,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'16,1"N 007°35'02,4"W	212,1m	16,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'13,9"N 007°35'01,7"W	212,1m	16,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'12,0"N 007°35'01,0"W	216,7m	16,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'59,7"N 007°35'18,5"W	205,4m	10,7m		
	Pylone Eclairage	33°22'58,1"N 007°35'18,0"W	205,6m	10,7m		
	Pylone 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	Pylone Eclairage	33°22'55,0"N 007°35'16,9"W	206,5m	10,7m		
35L/17R	Pylone Eclairage	33°22'53,4"N 007°35'16,4"W	206,8m	10,7m		
	Pylone Eclairage	33°22'51,8"N 007°35'15,8"W	206,8m	10,7m		
	Pylone Eclairage	33°22'50,2"N 007°35'15,3"W	207,0m	10,7m		
	Pylone Eclairage	33°22'48,7"N 007°35'14,7"W	207,1m	10,7m		
	Pylone Eclairage	33°22'37,1"N 007°35'09,6"W	211,6m	16,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'35,8"N 007°35'09,1"W	211,6m	16,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'33,6"N 007°35'08,4"W	211,2m	16,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'24,9"N 007°35'05,5"W	212,1m	16,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'22,6"N 007°35'04,7"W	212,5m	16,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'20,5"N 007°35'03,9"W	212,4m	16,4m		
	Pylone Eclairage	33°22'14,7"N 007°34'52,5"W	219,2m	23,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'17,4"N 007°34'53,5"W	219,1m	23,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'20,0"N 007°34'54,4"W	217,6m	23,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'22,7"N 007°34'55,3"W	217,7m	23,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'25,3"N 007°34'56,2"W	219,2m	23,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'40,2"N 007°34'58,4"W	217,3m	23,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'42,0"N 007°34'59,0"W	218,0m	23,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'11,4"N 007°35'01,3"W	202,6m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'11,2"N 007°35'02,7"W	202,0m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'12,2"N 007°35'03,3"W	201,9m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'13,4"N 007°35'03,7"W	202,1m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'14,5"N 007°35'04,1"W	202,1m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'15,7"N 007°35'04,5"W	202,2m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'16,8"N 007°35'04,9"W	202,1m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'18,0"N 007°35'05,3"W	202,2m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'19,2"N 007°35'05,7"W	202,7m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'20,3"N 007°35'06,1"W	202,7m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'21,5"N 007°35'06,5"W	202,7m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'22,6"N 007°35'06,9"W	202,6m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'23,8"N 007°35'07,3"W	202,4m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'24,9"N 007°35'07,7"W	202,1m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'26,1"N 007°35'08,1"W	202,2m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'27,2"N 007°35'08,5"W	201,8m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'28,4"N 007°35'08,9"W	201,9m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'29,6"N 007°35'09,3"W	201,8m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'30,7"N 007°35'09,7"W	201,7m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'31,9"N 007°35'10,0"W	201,5m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'32,6"N 007°35'09,0"W	201,5m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'42,5"N 007°35'11,6"W	202,7m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'41,4"N 007°35'11,6"W	202,4m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'40,2"N 007°35'11,2"W	202,3m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'39,0"N 007°35'10,8"W	202,1m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'37,9"N 007°35'10,4"W	202,0m	7,0m		
	Pylone 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	Pylone Eclairage	33°22'35,7"N 007°35'09,7"W	201,6m	7,0m		
35L/17R	Pylone Eclairage	33°22'34,6"N 007°35'09,3"W	201,5m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'33,5"N 007°35'08,9"W	201,4m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'45,3"N 007°35'02,9"W	200,7m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'44,8"N 007°35'04,8"W	200,9m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'44,4"N 007°35'06,6"W	202,5m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'45,3"N 007°35'07,0"W	203,1m	7,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'30,6"N 007°34'58,1"W	225,8m	30,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'28,0"N 007°34'57,2"W	224,8m	30,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'33,3"N 007°34'59,0"W	224,8m	30,0m		
	Pylone Eclairage	33°22'37,8"N 007°34'57,5"W	225,0m	30,0m		
	GP/DME INR	33°21'15,9"N 007°34'58,1"W	213,6m	14,9m		
	GP/DME INL	33°21'11,3"N 007°35'19,7"W	218,6m	15,0m		
	GP/DME CAS	33°22'48,4"N 007°35'53,3"W	209,9m	15,1m		

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 / *personal consultation*
 T = téléphone / *telephone*
 TV = télévision en circuit fermé / *closed circuit tv*
 C = cartes / *charts*
 D = affichage pour autobriefing / *display for autobriefing*
 CR = coupes transversales / *cross-sections*
 PL = textes abrégés en langage clair / *abbreviated plain language texts*
 TB = tables et tableaux / *tables*

P = carte en altitude prévue / *prognostic upper air chart*
 S = carte d'analyse au sol (carte actuelle) / *surface analysis (current chart)*
 U = carte d'analyse en altitude (carte actuelle) / *upper analysis (current chart)*
 W = carte du temps significatif / *significant weather chart*
 SWL = temps significatif en basse altitude / *significant weather low*
 SWM = temps significatif en moyenne altitude / *significant weather medium*
 SWH = temps significatif en haute altitude / *significant weather high*

1	Centre météorologique associé à l'aérodrome / <i>Associated MET office</i>	CASABLANCA / MOHAMMED V - 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 météorologique de l'aéroport de CASABLANCA / Mohammed V - Nouasseur • TAF long chaque 6 heures d'une validité de 30 heures.
4	Types de tendance et intervalle de publication / <i>Type of trend forecast and interval of issuance</i>	Prévision Tendance : 2 Heures. Dans les messages METAR.
5	Exposés verbaux & consultation assurées / <i>Briefing & consultation provided</i>	P, T, TV, D
6	Documentation de vol et langue(s) utilisée(s) / <i>Flight documentation & language(s) used</i>	C, PL Français
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, T
8	Equipement complémentaire de renseignement / <i>Supplementary equipment available for providing information</i>	Station MESSIR aéro, Déport des images satellites, Déport Radar.
9	Organismes ATS auxquels sont fournis les renseignements / <i>ATS units provided with information</i>	TWR - Contrôle local - Compagnies aériennes.
10	Renseignements supplémentaires (limitation du service, etc.) / <i>Additional information (limitation of service, et.)</i>	Direction de la Météorologie Nationale – CASABLANCA TEL : +212 (0)5.22.90.42.43 / (0)5.22.65.49.00

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

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
MAX	17,7	18,6	21,1	22,5	25,5	28,3	30,0	31,0	28,8	26,9	21,7	19,2
MNM	5,9	6,6	8,7	10,6	13,3	16,8	18,9	19,5	17,7	14,9	10,3	7,6

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

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
06:00	997,9	995,7	993,5	991,1	991,6	992,3	992,0	991,3	992,2	992,2	993,6	997,0
12:00	954,2	951,0	949,3	946,8	991,9	946,3	947,2	946,7	947,9	947,8	949,5	953,1
18:00	998,0	995,9	993,3	990,9	991,2	991,6	991,3	990,7	991,9	992,1	993,6	997,3

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

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
06:00	90	90	90	91	88	86	87	88	89	87	88	89
12:00	70	67	62	58	52	52	51	52	54	56	62	67
18:00	75	72	67	65	60	60	61	63	66	69	73	76

GMMN AD 2.12 CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES PISTES /
RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS

RWY	Relèvement vrai / <i>True Bearing</i>	Dimensions des RWY / <i>Dimensions of RWY</i> (M)	Résistance (PCN) et revêtement des RWY et SWY / <i>Strength (PCN) and surface of RWY and SWY</i>	Coordonnées du seuil / <i>THR coordinates</i>	Altitude du seuil et du point le plus élevé de TDZ de la piste de précision / <i>THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY</i>	
1	2	3	4	5	6	
17L	163,96°	3 720 x 45	0m → 2890m PCN = 65/F/C/W/T ASPH 2890m → 3660m PCN = 73/R/C/W/T ASPH 3660m → 3720m PCN = 67/R/C/W/T CONC	33 23 02,43 N 007 35 36,67 W	THR : 193 m TDZ : 196m	
35R	343,96°	3 720 x 45	0m → 60m PCN = 67/R/C/W/T CONC MP60 → MP830 PCN = 73/R/C/W/T ASPH 830m → 3720m PCN = 65/F/C/W/T ASPH	33 21 06,46 N 007 34 56,94 W	THR : 199,9 m TDZ : 199,3 m	
17R	163,96°	3 720 x 45	0m → 2520m PCN = 66/F/B/W/T ASPH 2520m → 3720m PCN = 62/R/B/W/T CONC	33 22 58,91 N 007 35 50,77 W	THR : 194,6 m TDZ : 194,8 m	
35L	343,97°	3 720 x 45	0m → 1200m PCN = 62/R/B/W/T CONC 1200m → 3720m PCN = 66/F/B/W/T ASPH	33 21 03,19 N 007 35 11,13 W	THR : 199,7 m TDZ : 199,0 m	
RWY	Pente de RWY-SWY / <i>Slope of RWY-SWY</i>	Dimensions SWY (M)	Dimensions CWY (M)	Bande / <i>Strip</i> (M)	Zone dégagée d'obstacles / <i>OFZ</i>	Observations / <i>Remarks</i>
1	7	8	9	10	11	12
17L	Pente moyenne : 0,18%	60 x 45	900 x 150	3960 x 300	NIL	NIL
35R	Pente moyenne : 0,18%	60 x 45	400 x 150	3960 x 300	NIL	NIL
17R	Pente moyenne : 0,16%	60 x 45	890 x 150	3960 x 300	NIL	NIL
35L	Pente moyenne : 0,16%	60 x 45	300 x 150	3960 x 300	NIL	NIL

GMMN AD 2.13 DISTANCES DÉCLARÉES /
DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Observations / <i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6
17L	3 720	4 620	3 780	3 720	NIL
35R	3 720	4 120	3 780	3 720	NIL
17R	3 720	4 610	3 780	3 720	NIL
35L	3 720	4 020	3 780	3 720	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/ <i>APCH LGT</i> Type LEN INTST	Feux de seuil de piste, couleur des barres de flanc / <i>THR LGT, Colour</i> WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ longueur des feux / <i>TDZ LGT</i> LEN	Feux d'axe de piste, longueur, espacement, couleur, intensité / <i>RWY centre line LGT, LEN, Spacing, Colour, INTST</i>	Feux de bord de piste, longueur, espacement, couleur, intensité / <i>RWY edge LGT, LEN, Spacing, Colour, INTST</i>	Feux d'extrémité de piste, Couleur, Barres de flanc / <i>RWY End LGT, Colour, WBAR</i>	Feux de SWY, longueur, couleur / <i>SWY LGT, LEN, Colour</i>	Observations / <i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
17L	SIAL 420 m INTST Réglable / <i>adjustable</i>	G WBAR : NIL	PAPI 2,7° <i>left/right</i>	--	3720 m 15 m (1) LIL	3720 m 60 m W INTST réglable / <i>adjustable</i>	R WBAR : NIL	NIL	(1) Colour First 2820 m : W Next 600 m : R / W Last 300 m : R
35R	CALVERT I 900 m INTST réglable / <i>adjustable</i>	G WBAR : NIL	PAPI 2,7° <i>left/right</i>	900 m	3720 m 15 m (2) LIL	3720 m 60 m W INTST réglable / <i>adjustable</i>	R WBAR : NIL	NIL	(2) Colour First 2820 m : W Next 600 m : R / W Last 300m : R
17R	SIAL 420 m INTST Réglable / <i>adjustable</i>	G WBAR : NIL	PAPI 3° <i>left/right</i>	--	3720 m 15 m (1) LIL	3720 m 60 m W INTST réglable / <i>adjustable</i>	R WBAR : NIL	NIL	(1) Colour First 2820 m : W Next 600 m : R / W Last 300 m : R
35L	CALVERT I 900 m INTST réglable / <i>adjustable</i>	G WBAR : NIL	PAPI 3° <i>left/right</i>	900 m	3720 m 15 m (2) LIL	3720 m 60 m W INTST réglable / <i>adjustable</i>	R WBAR : NIL	NIL	(2) Colour First 2820 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, P1, S1, T1, T2, T3, T4, T5	RWY 35R/17L: - Edge : All TWY (Blue lights) - Centre line : TWY N1, M1, P1, S1, T1, T2, T3, T4, T5
		RWY 35L/17R : - Feux de bord : Bleus - Feux axiaux : TWY N2, M2, P2, S2,	RWY 35L/17R - Edge : Blue lights - Centre line : TWY N2, M2, P2, S2,
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'ATERRISSAGE 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 straight lines joining points : 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 / Service designation	Indicatif d'appel / Call sign	Fréquences / Frequencies	Heures de fonctionnement / Hours of operation	Observations / Remarks
1	2	3	4	5
APP	Mohammed V Approche / Mohammed V Approach	119,900 MHz	H24	FREQ de secours/Back up : 121,300 MHz Détrousse / Emergency 121,500 MHz
TWR	Mohammed V Tour / Mohammed V Tower	118,500 MHz	H24	FREQ de secours/Back up : 121,000 MHz Détrousse / Emergency 121,500 MHz
Contrôle Sol / Ground movement control	Mohammed V Sol / Mohammed V Ground	130,600 MHz	H24	FREQ de secours/Back up : 121,700 MHz Détrousse / Emergency 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/ Type of aid (MAG VAR)	ID	FREQ (CHANNEL)	Horaires / Hours of operation	Coordonnées de l'emplacement de l'antenne d'émission/ Site of transmitting antenna coordinates	Altitude de l'antenne d'émission DME / DME transmitting antenna Altitude	Observations / Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME 1°W (2020)	CBA	116,900 MHz (CH 116X)	H24	33 31 17,39 N 007 40 37,87 W	111,24 m	
VOR/DME 1°W (2020)	SLK	112,500 MHz (CH 72X)	H24	33 06 56,47 N 007 30 21,96 W	301,14 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
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	196,1 m	Antenna HGT : 1,80 m
GP/DME 35R	INR	333,800 MHz (CH 36X)	H24	33 21 15,91 N 007 35 06,15 W	213,6 m	GP Pylon HGT: 18 m Pente/Slope : 2,7° DME antenna HGT : 3,5 m
OM 35R	2 traits/Sec 2 dashes/Sec	75 MHz	H24	33 16 24,52 N 007 33 19,83 W		Pylon HGT : 3 m ALT : 222 m
ILS RWY 35L / 17R						
LOC 35L CAT (I-II-III) 1°W (2020)	INL	110,700 MHz	H24	33 23 09,83 N 007 35 54,50 W	197,9 m	Antenna HGT : 3 m ALT : 194,03 m
GP/DME 35L	INL	330,200 MHz (CH 44X)	H24	33 21 11,30 N 007 35 19,68 W	218,6 m	GP HGT Pylon : 15 m Pente/Slope : 3° DME antenna HGT: 3,47 m
LOC 17R 1°W (2020)	CAS	108,300 MHz	H24	33 20 54,49 N 007 35 08,15 W	202,8 m	Antenna HGT : 2 m ALT : 200,36 m
GP/DME 17R	CAS	334,100 MHz (CH 20X)	H24	33 22 48,39 N 007 35 53,26 W	209,9 m	GP Pylon HGT: 15 m Pente/Slope : 3° DME antenna HGT: 8,20 m

GMMN AD 2.20 REGLEMENTS DE CIRCULATION LOCAUX /
LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

<p>1- Aéroport est interdit aux :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ avions non munis de moyens radiocommunications ➤ aux Planeurs <p>2- Sauf autorisation ATC, les aéronefs atterrissant sur la piste 17R ne doivent pas dégager par la bretelle P.</p> <p>3- Sauf autorisation ATC :</p> <ul style="list-style-type: none"> -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. 	<p>1- Airport is prohibited :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ for non equipped radio communication aircraft ➤ for Gliders <p>2- Except ATC authorization, aircraft landing at RWY 17R have not to vacate via TWY P.</p> <p>3- Except ATC authorization :</p> <ul style="list-style-type: none"> -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

<p>1. Restrictions d'utilisation des aéronefs</p> <p>les avions turboréacteurs doivent utiliser les procédures de montée suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>2. Restrictions d'utilisation de l'aérodrome</p> <p>a) Restrictions d'utilisation de nuit :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>b) Essai des moteurs :</p> <p>Les essais des moteurs ne peuvent être effectués qu'à des emplacements attribués par la tour de contrôle et après autorisation de celle-ci.</p> <p>c) Modalités d'utilisation des pistes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Décollage <p>De 0600-2300 et avec un vent de composante arrière inférieure ou égale à 7 KT la piste 35R doit être utilisée.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Atterrissage <ol style="list-style-type: none"> La piste 35R ou 35L doit être utilisée jusqu'à un vent de composante arrière inférieure ou égale à 7 KTs. Quand l'atterrissage n'est possible que sur la piste 17R ou 17L, il y a lieu d'envisager 2 cas : <p>1^{er} cas : plafond supérieur ou égal à 1500 FT/sol et la visibilité supérieure ou égale à 5000 m.</p> <p>La procédure aux instruments de la piste 35R ou 35L est utilisée suivie par un vent arrière droite pour la piste 17L ou 17R.</p> <p>2^{ème} cas : plafond inférieur à 1500 FT/sol.</p> <p>La procédure aux instruments de la piste 17L ou 17R est utilisée.</p>	<p>1. Aircraft use restrictions</p> <p><i>Turbojet aeroplanes are to comply with the climb procedures hereunder :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>2. Aerodrome use restrictions</p> <p>a) Use restrictions by night :</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p>b) Engine test :</p> <p><i>Engine test shall not be done except in areas assigned by the Control Tower and after authorization of this one.</i></p> <p>c) Conditions of RWY use :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Take-off <p><i>From 0600-2300 and with a tailwind component less than or equal to 7 KT, RWY 35R must be used.</i></p> <p><i>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.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Landing <ol style="list-style-type: none"> RWY 35 R or 35L must be used until a tailwind component less than or equal to 7 KTs. When the landing is only possible on RWY 17R or 17L, 2 cases shall be considered : <p>1st case: ceiling more or equal than 1500 FT/ground and the visibility more than or equal to 5000 m.</p> <p><i>Instrument procedure of RWY 35R or 35L is used followed by a right down-wind for RWY 17L or 17R.</i></p> <p>2nd case: ceiling less than 1500 FT/ground.</p> <p><i>The instrument procedure of RWY 17L or 17R is used.</i></p>
--	--

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) :**A. Champ d'application :**

Seules les compagnies aériennes ayant au préalable reçu une autorisation de la DAC d'opérer des approches de précision de catégories II et IIIA sont concernées par les présentes procédures.

B. Phases LVP :

1. **Préparation :** C'est la phase de transition durant laquelle les services de l'aéroport sont en veille pour passer à la phase d'activation. Elle est déclenchée dès que :

- La visibilité au sol est inférieure ou égale à **1500 mètres** ;

ET/OU

- Le plafond est inférieur ou égal à **300 pieds** ;
- Et si une dégradation des conditions météorologiques est imminente.

2. **Activation :** C'est la phase de mise en œuvre effective des procédures LVP.

Elle est annoncée dès que :

- La RVR est inférieure ou égale à **800 mètres** ;

ET/OU

- Le plafond est inférieur ou égal à **200 pieds**.

3. **Annulation :**

Les procédures LVP sont annulées dès que :

- La RVR est **supérieur à 1500m** ; et
- Le plafond est **supérieur à 300 pieds** et qu'une amélioration définitive 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) :**A. Scope :**

Only Airlines that have received prior authorization from DAC (Moroccan CAA) to operate precision approach Category II and IIIA are concerned by these procedures.

B. LVP phases :

1. **Preparation:** This is the transition phase during which the airport services are on standby to go to the activation phase.

This phase is triggered as soon as:

- The visibility on the ground is less than or equal to **1500 meters** ;

AND/OR

- The ceiling is less than or equal to **300 feet** ;
- And if a deterioration in weather conditions is imminent.

2. **Activation:** This the phase when LVP are in force.

It is announced when:

- The RVR is less than or equal to **800 meters** ;

AND/OR

- The ceiling is less than or equal to **200 feet**.

3. **Cancellation:**

LVP procedures are canceled when:

- The RVR is **greater than 1500m**; and
- The ceiling is **greater than 300 feet** and that a definite improvement in weather conditions is noted.

❖ Suspension des procédures LVP :

Les procédures LVP sont suspendues en cas de :

- Notification par un pilote, utilisant la piste en service, d'un évènement touchant à la sécurité ou la sûreté.
- Défaillance d'une composante du système d'aide à l'atterrissage.

Dans tout autre cas de panne, la décision de poursuivre ou non une approche CAT II ou III dans toute circonstance, incombe au pilote commandant de bord.

❖ Notification :

La mise en vigueur des procédures LVP est annoncée au premier contact radio avec l'avion (Arrivée ou Départ) et/ou sur la fréquence DATIS 126,300 MHz.

Les pilotes sont tenus de vérifier leurs minima opérationnels.

C. Contrôle de la circulation aérienne

❖ 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 de 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 de D1 à D3, J11 à J15, C23 à C26 et B11 à B14.

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

Zone 3 : Parkings situés de 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.

❖ Restriction :

A 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.

❖ Aéronefs à l'arrivée

- Premier Contact :

Au premier contact avec l'approche, le contrôleur :

- Fournira au pilote les RVR disponibles, dans l'ordre suivant : Toucher, mi- piste, et extrémité de piste ;
- Fournira les informations sur tout fonctionnement anormal du balisage lumineux, et l'état de la surface de la piste si nécessaire ainsi que toute information utile influant la sécurité des aéronefs en exploitation par faible visibilité.

- Séparations à l'Approche :

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

- Phase d'approche finale :

Au premier contact avec la Tour de Contrôle, le contrôleur :

- Fournira au pilote les RVR disponibles, dans l'ordre suivant : Toucher, mi- piste, et extrémité de piste ;
- Fournira, sans délai, aux pilotes tout changement significatif sur les valeurs des RVRs ;
- Fournira les informations sur tout fonctionnement anormal du balisage lumineux et l'état de la surface de la piste si nécessaire ainsi que toute information utile influant la sécurité des aéronefs en exploitation par faible visibilité.

❖ Suspension of LVP procedure:

LVP procedures are suspended in case of:

- A notification by a pilot, using the active runway, of an event affecting safety or security.
- Failure of a component of the landing aid system.

In any other case of failure and in all circumstances, the ultimate decision to continue or not CAT II or III approach remains with the pilot in command.

❖ Notification:

When LVP are in force the information is announced at the first radio contact with the aircraft (Arrival or Departure) and / or on D-ATIS frequency 126.300 MHz.

Pilots are required to check their operational minima.

C. Air traffic control

❖ 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 or Q 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.

❖ Restriction:

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

❖ Responsibilities of the pilot in command :

The decision to undertake or continue operating maneuvers 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 vehicle.

❖ Arrival flights

- First contact:

At the first radio contact with the approach, the controller will:

- Communicate available RVRs to the pilot in the following order: Touch down, mid-point and stop end;
- Provide information on any abnormal functioning of the lighting and the runway surface condition if necessary as well as any useful information influencing the safety of aircraft in low visibility operation.

- Separations on Approach:

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

- Final approach phase :

At first radio contact with Tower, the controller will:

- Communicate available RVRs to the pilot in the following order: Touch down, mid-point and stop end;
- Promptly provide pilots with any significant change in RVR values;
- Provide information on any abnormal functioning of the lighting and the runway surface condition if necessary as well as any useful information influencing the safety of aircraft in low visibility operation.

- Dégagement de piste :

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

- M1 ou N1 en configuration d'exploitation 35R.
- M2 ou N2 en configuration d'exploitation 35L.

Aucun avion à l'arrivée ne sera autorisé à traverser le taxiway parallèle TANGO tant que :

- Le précédent au roulage vers les zones 1 ou 2 ne signale qu'il est au parking.
- Le précédent au roulage vers la zone 3 ne signale avoir libéré la bretelle QUEBEC.

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

❖ Aéronefs au départ

Avant la mise en route, le contrôleur :

- Fournira au pilote les RVR disponibles, dans l'ordre suivant : Toucher, mi- piste, et extrémité de piste ;
- Fournira les informations sur tout fonctionnement anormal du balisage lumineux ;
- Limitera la circulation des aéronefs au sol comme suit :

En cas de demandes successives de départs, les instructions de roulage pour le deuxième avion ne pourraient être délivrées qu'après que le premier avion se signale :

- TWY T3 si l'avion N°2 se trouve dans la Zone 1 ; ou
- TWY T2 si l'avion N°2 se trouve dans la Zone 2 ; ou
- Aligné et prêt au décollage si l'avion N°2 se trouve dans la Zone 3. Après le décollage, les pilotes rappelleront « **envol** ».

- Exiting runway :

During LVP, runway should be vacated via taxiway:

- *M1 or N1 if RWY 35R in use.*
- *M2 or N2 if RWY 35L in use.*

When vacating runway, pilots shouldn't cross parallel taxiway Tango until :

- *The previous taxiing aircraft to zones 1 or 2 reports in the stand.*
- *The previous taxiing aircraft to zone 3 only indicates that the QUEBEC taxiway is vacated.*

Pilots must report position when reaching the stand.

❖ Departing flights

Before start-up, the controller will:

- *Communicate available RVRs to the pilot in the following order: Touch down, mid-point and stop end;*
- *Provide information on any abnormal functioning of the lighting ;*
- *Limit the movement of aircraft on the ground as follows:*

In case of successive requests of departures, taxi instructions to the second aircraft will be issued after that the first aircraft has reported:

- *TWY T3 if the second aircraft is in Zone 1; or*
 - *TWY T2 if the second aircraft is in Zone 2; or*
 - *Aligned and ready for takeoff if the second aircraft is in Zone 3.*
- After takeoff, 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.

3.1 Cheminement 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 ;

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

-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 accéderont aux parkings Echo, Bravo et Charlie

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- SSLIA : Niveau 9 assuré sur la piste exploitée par A380.

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.pitaresi@jetex.com

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

- Adjacent vehicle service road N°1 should be closed during parking maneuver;

- 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 taxiway should be limited for code C ACFT

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 taxiway 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 taxiway 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

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.pitaresi@jetex.com

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

<u>-RAM Handling</u> 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 <u>-Swissport Maroc</u> Tél : +212 6 25 57 20 04 E-mail : CMN.Operations@swissport.com 1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 7.1 ; 9 ; 10 <u>-Morocco GHS (Groupe Globalia)</u> Tél : +212 6 69 79 14 87 E-mail : operationscmn@groundforce.aero 1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 9 ; 10 <u>-RAM société d'assistance en escale</u> 4	<u>-RAM Handling</u> 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 <u>-Swissport Maroc</u> Tél : +212 6 25 57 20 04 E-mail : CMN.Operations@swissport.com 1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 7.1 ; 9 ; 10 <u>-Morocco GHS (Groupe Globalia)</u> Tél : +212 6 69 79 14 87 E-mail : operationscmn@groundforce.aero 1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 9 ; 10 <u>-RAM ground handling company</u> 4
---	--

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

CARTES OACI / ICAO CHARTS		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
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

Page laissée intentionnellement blanche

Page left intentionally blank