

Phone : +(221) 33.957.49.37
Fax : +(221) 33.820.06.00
AFTN : GOOOYNYX
E-mail : bnidakar@asecna.org
Web : <https://aim.asecna.aero>



AIRAC AIP SUP
NR 02/A/20GO
JANUARY 02nd, 2020

BUREAU NOTAM INTERNATIONAL DE L'OUEST AFRICAIN
B.P. 8155 Aéroport International Blaise DIAGNE Dakar/Diass-SENEGAL

**BENIN – BURKINA FASO – COTE D'IVOIRE – GUINEE BISSAU – MALI – MAURITANIE – NIGER –
SENEGAL – TOGO**

CARTES LOCALES DE L'AEROPORT DE NOUADHIBOU
NOUADHIBOU AIRPORT LOCAL CHARTS
/
MAURITANIE

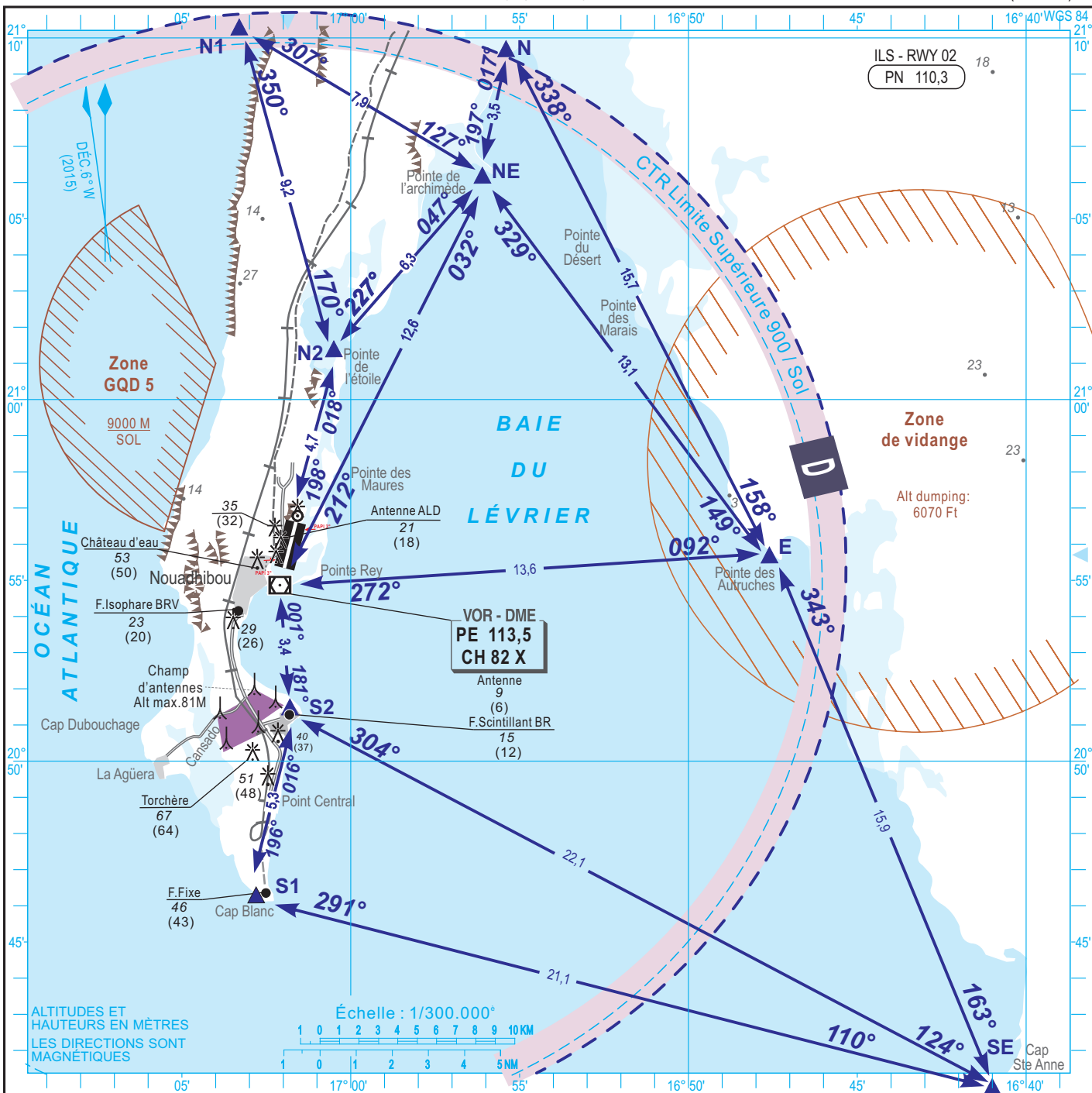
Mise en vigueur / <i>Effective date</i> :	02 Janvier/02 January 2020
Validité / <i>Validity</i> :	PERM

Les cartes listées ci-dessous sont les cartes à vues de l'aéroport de Nouadhibou actualisées pour nécessité de conformité aux infrastructures aéroportuaires et obstacles à la navigation aérienne :

- la carte d'approche à vue-OACI avec les itinéraires des cheminement VFR ;
- les cheminement VFR ;
- la carte d'atterrissage à vue ;
- la carte d'atterrissage aux instruments
- La carte de stationnement et d'accostage d'aéronef-OACI ;
- la carte d'aérodrome-OACI ;
- la carte d'obstacles d'aérodrome-OACI type A ;

The charts listed below are the updated Nouadhibou Airport visual charts for need for compliance with airport infrastructures and obstacles to air navigation:

- the ICAO visual approach chart with the VFR pathways;*
- VFR pathways;*
- the visual landing chart;*
- the instrument landing chart;*
- the ICAO aircraft parking and berthing chart;*
- the aerodrome-ICAO chart;*
- the type A aerodrome-ICAO obstacle chart;*



AÉRODROME : CIV.	SITUATION : 1,6 NM NE de la ville	TÉL : (222) 4574. 50. 09 (222) 4574. 53. 49 (Délégué)
CONTROLE LOCAL : APP : assurée par TWR : 120,8		Fax : (222) 4574. 51. 60
		RSFTA : GQPPYDYX

CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION :

Les points fixes doivent être effectués à 45° de l'axe de la piste, ils sont interdits sur l'aire de stationnement et la voie de circulation. Le demi-tour complet est interdit sur la piste, si ce n'est le demi-tour normal aux extrémités, ceci pour les avions d'un poids supérieur à 40 TN. Virage à gauche décollage piste 02 et circuit par la droite interdit piste 20. Survol de la ville interdit en dessous de 1500 pieds. Le survol de la base WAJAH est réglementé : se conformer aux instructions de la TWR.

Zone GQD 5 : Activité annoncée par NOTAM - survol interdit lorsqu'elle est en activité.

CORRECTIONS : Erections d'obstacles - Zone de vidange

**CHEMINEMENTS D'ENTRÉE ET DE SORTIE DE LA CTR
DE NOUADHIBOU POUR LES VOLS
VFR ET VFR SPÉCIAUX**

I - MINIMUMS MÉTÉOROLOGIQUES

VFR normal = VH 8000 M VV 450M
VFR Spécial = VH 1500 M
Hélicoptères = VH 800 M VV 300 M

II - POINTS DE COMPTE-RENDU

Code	Epellation	Situation géographique	Coordonnées	Rad. VOR	Dist. NM
E	ECHO	Pointe des Autruches	20°55'42"N 016°47'36"W	092°	13,6
N	NOVEMBRE	Pointe Nord de la baie de l'ARCHIMEDE	21°09'42"N 016°55'24"W	029°	16,1
NE	NOVEMBRE ECHO	Pointe de l'Archimède dans la baie de l'Archimède	21°06'12"N 016°56'06"W	032°	12,6
N1	NOVEMBRE UNITE	Côte Atlantique sur la Côte des phoques - Limites CTR	21°10'18"N 017°03'18"W	002°	15,4
N2	NOVEMBRE DEUX	Pointe de l'Etoile à l'entrée de la baie de l'Etoile	21°01'24"N 017°00'30"W	019°	6,7
SE	SIERRA ECHO	Cap Sainte Anne	20°41'00"N 016°41'00"W	131°	24,1
S1	SIERRA UNITE	Cap Blanc : pointe Sud de la presqu'île	20°46'18"N 017°02'48"W	190°	8,6
S2	SIERRA DEUX	Pointe de Cansado	20°51'30"N 017°01'48"W	181°	3,4

III - PROCÉDURES D'ARRIVÉE

3.1 Entrée dans la zone de contrôle.

Provenance N par les points N1, NE et N2 via Côte Ouest de la baie du Lévrier.

Provenance SSE via le Cap d'Arguin et SE, E, NE et N2

- A N2, les aéronefs recevront les instructions pour poursuivre leur vol dans le circuit d'aérodrome et atterrir.
- Le respect des itinéraires définis ci-dessus ainsi que le compte-rendu radio au passage des points significatifs sont obligatoires, sauf instructions contraires du contrôle.
- Sur autorisation préalable du Contrôle, un aéronef en provenance du SSE pourrait à partir de SE rejoindre S1 ou S2, ou à partir de E rejoindre le circuit d'aérodrome. Dans l'un de ces cas, les monomoteurs conserveront une altitude compatible avec la réglementation sur le survol des zones maritimes.

En conditions de mauvaises visibilité sur l'aérodrome avec impossibilité de déroutement, les Aéronefs

En provenance du N suivront N1, NE et N2

En provenance du SSE ils suivront SE, E faire le tour de la baie et revenir par NE, N2.

Dans tous les cas, ils maintiendront une altitude qui permet le contact visuel de la côte.

3.2 Altitude de vol.

L'altitude d'entrée dans la CTR est de 1000 FT/QNH sauf sur les parcours SE/S1, SE/S2 et E/Aérodrome où les monomoteurs conserveront une altitude compatible avec la réglementation sur le survol des zones maritimes

3.3 Établissement des radiocommunications.

L'entrée dans la CTR est subordonnée à l'établissement d'un contact radio préalable avec le Contrôle d'aérodrome sur 120,8 Mhz établi :

- à la limite de la CTR si l'aéronef est transféré de la TMA à la CTR.
- Le plus longtemps possible à l'avance si l'aéronef pénètre directement dans la CTR (altitude de vol inférieure à 3000 FT/QNH).

3.4 Panne de radiocommunications.

En cas de panne de radiocommunications à l'arrivée, les aéronefs en régime VFR appliqueront la procédure suivante en assurant la plus grande vigilance visuelle :

- En provenance du N : entrée par N1, NE et rejoindre directement l'aérodrome à 750 FT/QNH en mer, de toute façon éviter de suivre la côte. Dans le cas contraire, de NE rejoindre E..
- En provenance du SSE : de SE suivre E, NE et rejoindre directement l'aérodrome à 750 FT/QNH en mer. Dans le cas contraire suivre SE puis le point E.

Du point E, suivre la radiale 092° (Rm 272°), traverser la baie en descente vers 750 FT/QNH et effectuer un vol circulaire devant la Tour de Contrôle en attendant les signaux optiques. Choisir le sens d'atterrissage en fonction de l'indication de la manche à air.

IV - PROCÉDURES DE DÉPART

4.1 Sortie de la zone de contrôle.

Les mêmes cheminements qu'à l'arrivée seront suivis en sens inverse. Toutefois, les aéronefs à destination du SSE peuvent sur autorisation de la TWR, après décollage rejoindre S1 ou S2 puis SE. A destination du N le parcours N2/N1 peut être utilisé.

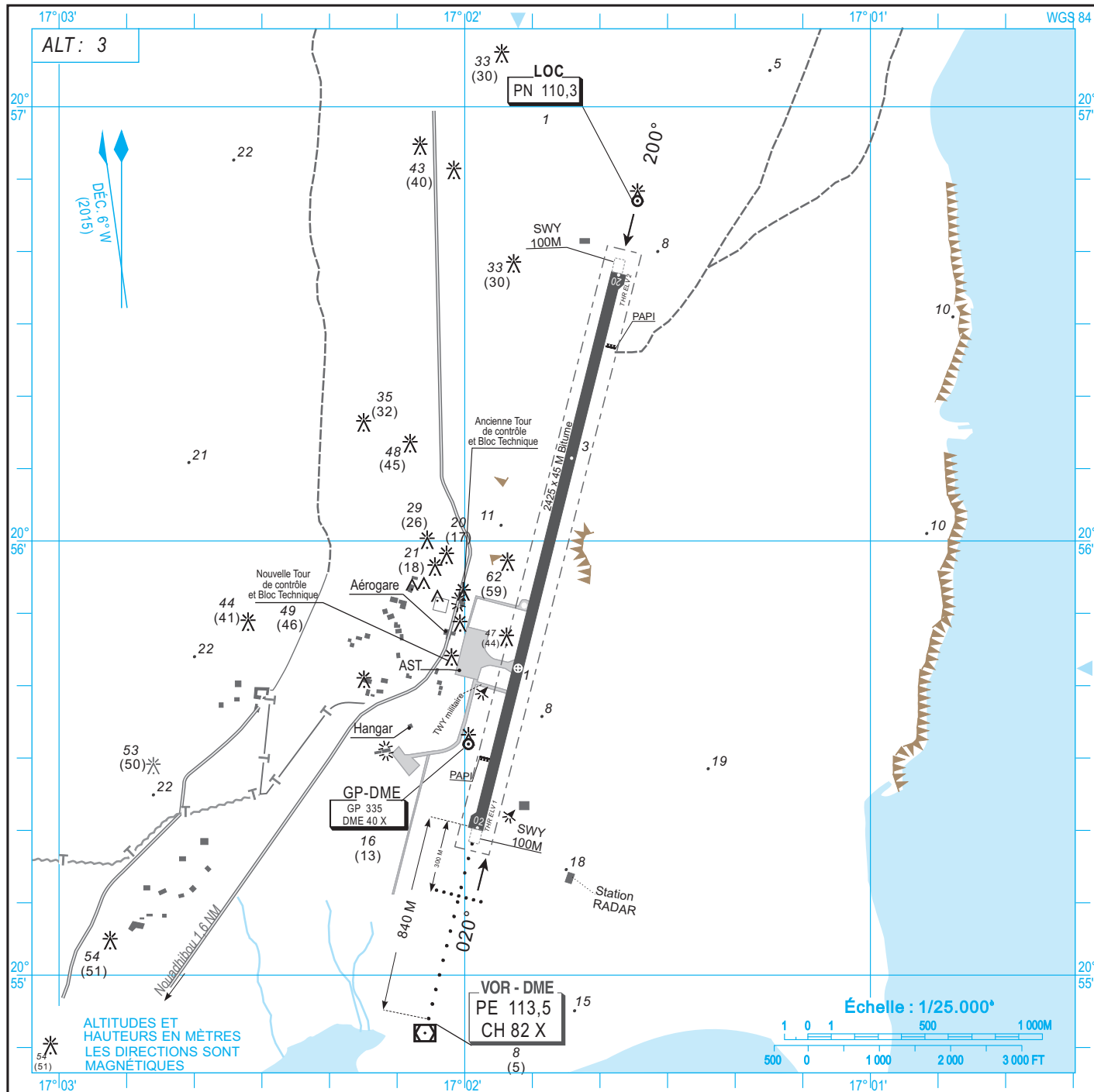
4.2 Panne de radiocommunication

- Avant le décollage : ne pas décoller.
- Après le décollage : faire demi-tour pour atterrir suivant la procédure de panne à l'arrivée.

En cas de raisons impérieuses, poursuivre le vol en se conformant au plan de vol déposé.

V - NOTA

- Le survol de la proximité de l'aérodrome (zone comprise entre les radiales 212° et 347°/VOR) est formellement interdit sauf instructions différentes du Contrôle ou pour des raisons impérieuses.
- Sauf autorisation préalable du Contrôle, les tours de piste par la gauche piste 02 et par la droite piste 20 sont interdits.
- Le tour de la presqu'île ne peut être fait qu'avec l'accord préalable de la TWR.



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANOEUVRE : Inutilisable hors piste
Nature piste: Bitume

RESTRICTIONS D'UTILISATION : Aérodrome interdit aux aéronefs non munis de radiocommunications bilatérales.

SÉCURITÉ INCENDIE : Niveau assuré : 7

ATELIERS : 1 Hangar privé pour Air Mauritanie

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : Documentation sur l'aérodrome

GARAGE AÉRONEFS DE PASSAGE : NIL

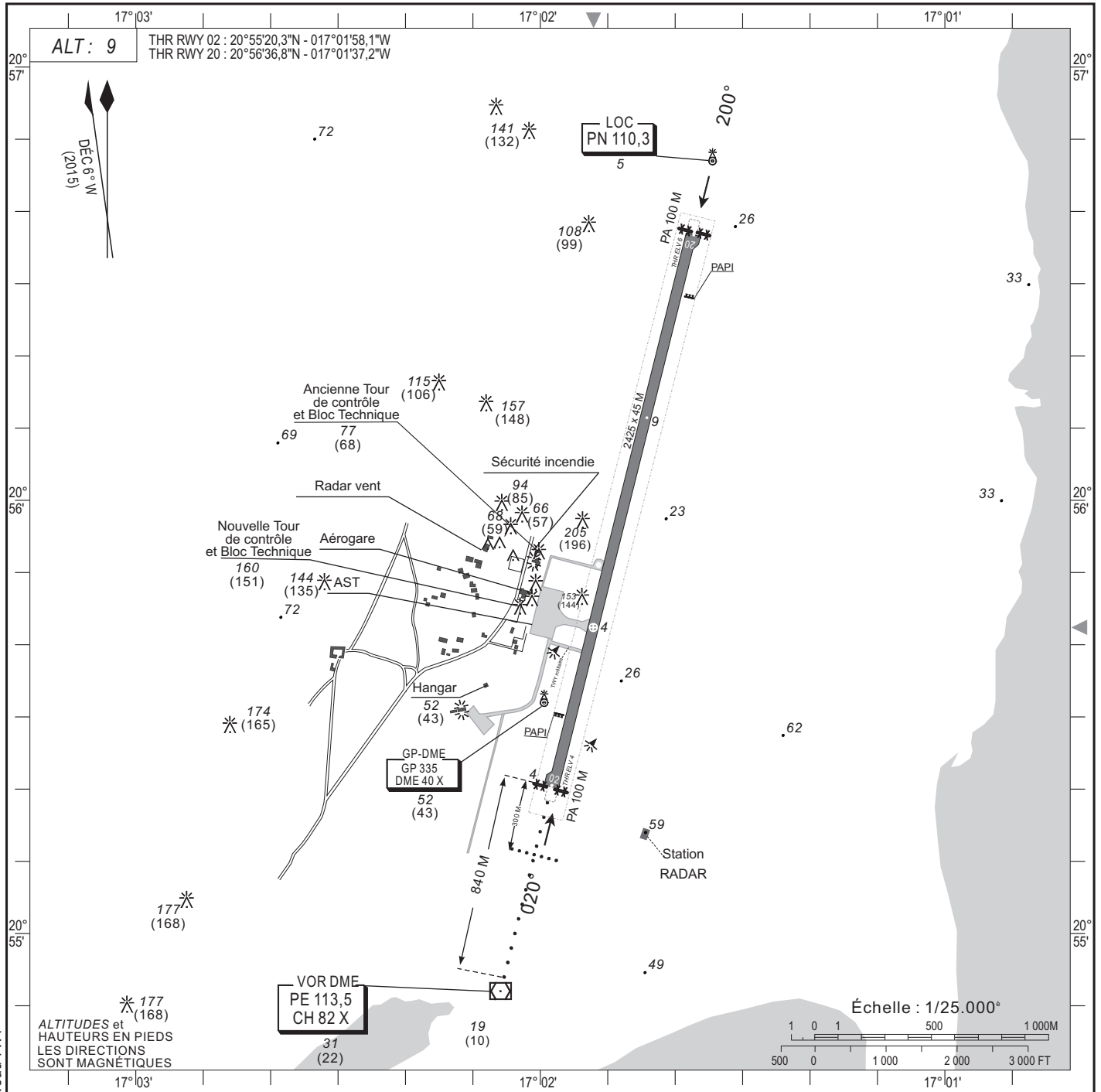
RAVITAILLEMENT : AVGAS 100 LL - JET A1 / KER

TRANSPORTS VERS LA VILLE : Taxis - Voitures de location O/R

NOTES : Utilisation : PCN 48/F/B/X/T
Balisage nocturne : électrique

Pluies : Septembre à Novembre

CORRECTIONS: Erection d'obstacles - Nouvelle Tour de contrôle - Nouveau TWY

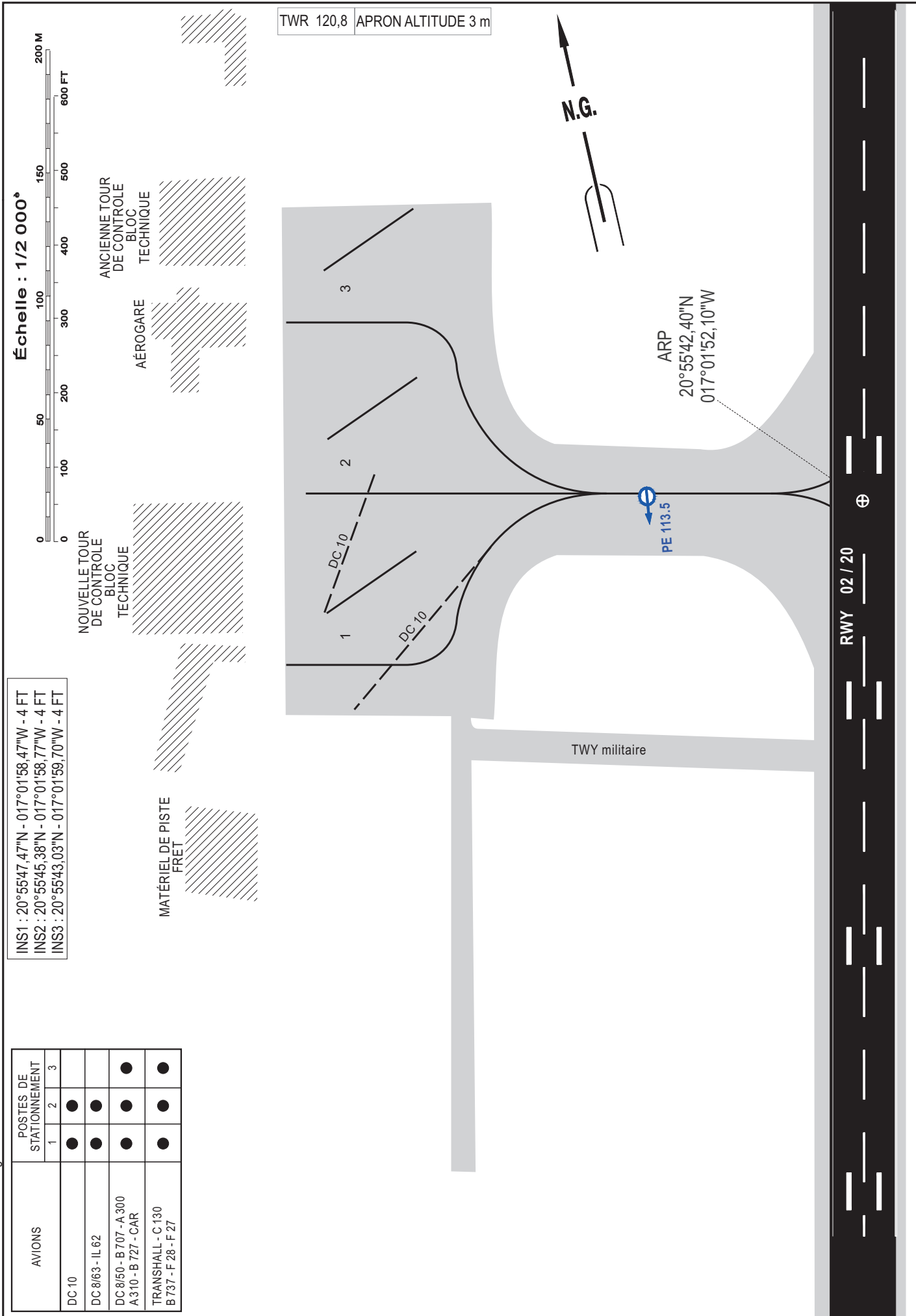


CORRECTIONS : Erection d'obstacles - Nouvelle Tour de contrôle - Nouveau TWY

RWY	Approche	PAPI	Feux de seuil	Feux de Piste	Feux de fin de piste	Feux de fin de SWY
02	LIH 840M directionnelle simplifiée	3° Gauche	Vert LIH	LIH Blanc Jaune sur les 600 derniers mètres	Vert / Rouge LIH	Rouge
20	NIL	3° Gauche	Vert LIH	LIH Blanc Jaune sur les 600 derniers mètres	Vert / Rouge LIH	Rouge

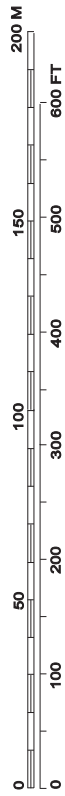
Raquettes QFU 02 et 20, voie de circulation et aire de stationnement : Feux bleus

CONSIGNES PARTICULIÈRES :
 Les points fixes doivent être effectués à 45° de l'axe de piste.
 Ils sont interdits sur l'aire de stationnement et la voie de circulation.
 Le demi-tour complet est interdit sur la piste si ce n'est le demi-tour normal aux extrémités, ceci pour les avions d'un poids supérieur à 40 TN



TWR 120,8 APRON ALTITUDE 3 m

Échelle : 1/2 000^e



ANCIENNE TOUR DE CONTROLE BLOC TECHNIQUE

AÉROGARE

NOUVELLE TOUR DE CONTROLE BLOC TECHNIQUE

MATÉRIEL DE PISTE FRET

INS1 : 20°55'47,47"N - 017°01'58,47"W - 4 FT
 INS2 : 20°55'45,38"N - 017°01'58,77"W - 4 FT
 INS3 : 20°55'43,03"N - 017°01'59,70"W - 4 FT

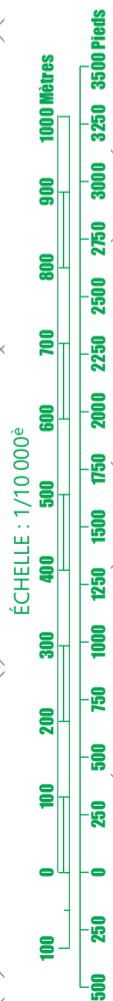
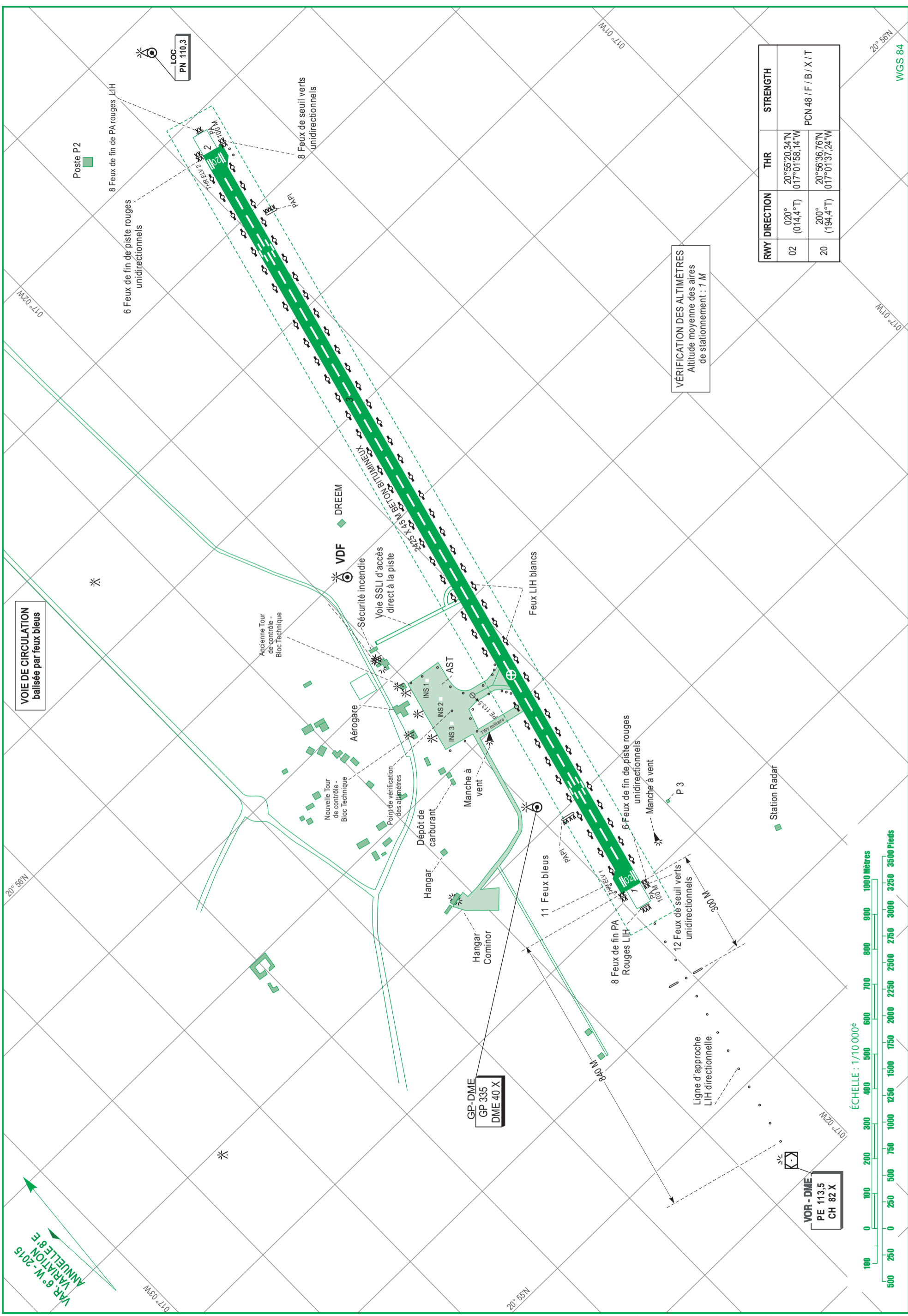
AVIONS	POSTES DE STATIONNEMENT		
	1	2	3
DC 10	●	●	
DC 8/63 - IL 62	●	●	
DC 8/50 - B 707 - A 300	●	●	●
A 310 - B 727 - CAR	●	●	●
TRANSHALL - C 130 B 737 - F 28 - F 27	●	●	●

ARP
 20°55'42,40"N
 017°01'52,10"W

PE 113.5

TWY militaire

RWY 02 / 20

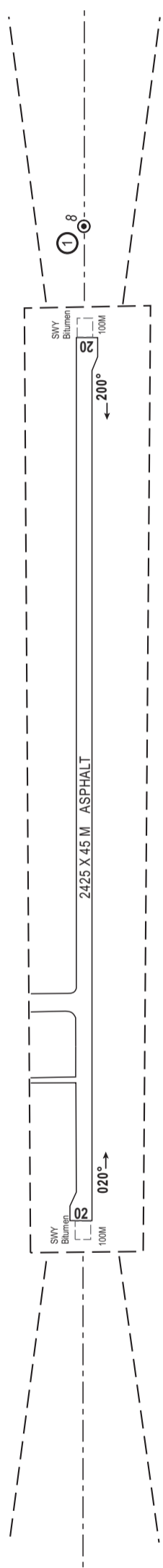
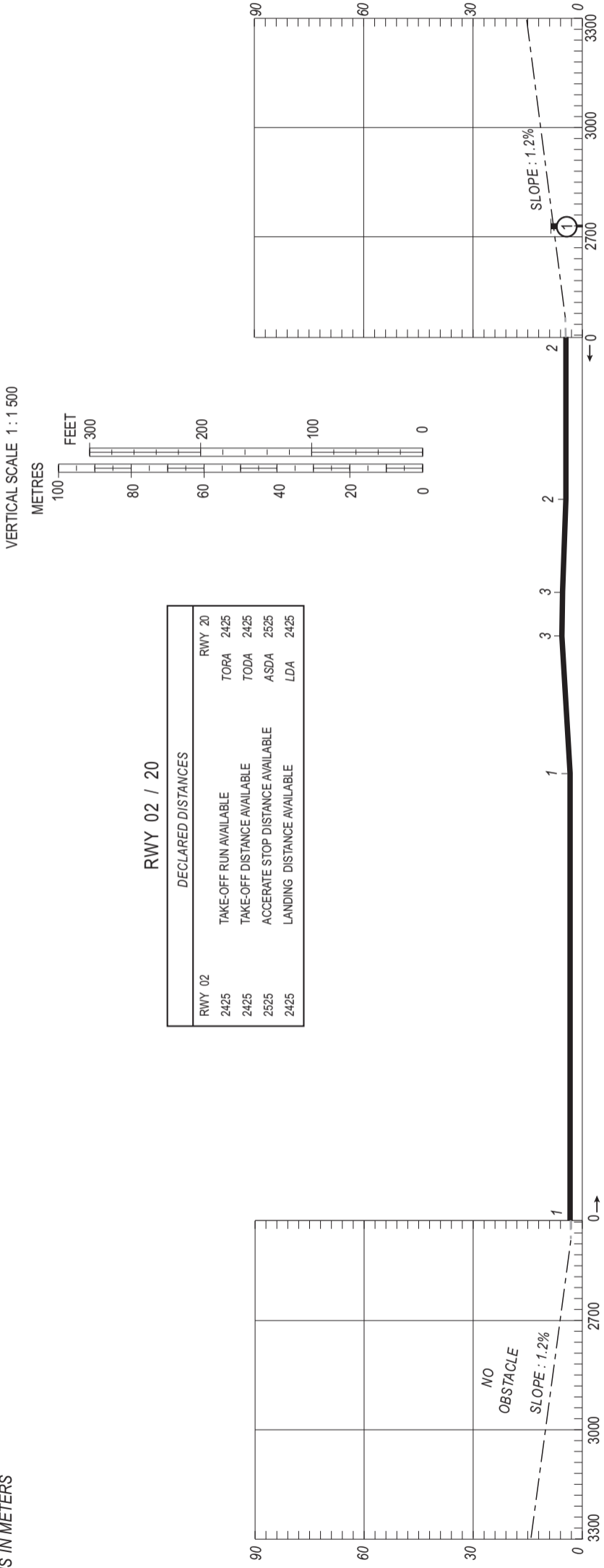


RWY DIRECTION	THR	STRENGTH
02	20°55'20,34"N 017°01'58,14"W (014,4°T)	PCN 48 / F / B / X / T
20	20°56'36,76"N 017°01'37,24"W (194,4°T)	

VÉRIFICATION DES ALTIMÈTRES
Altitude moyenne des aires
de stationnement : 1 M

ÉCHELLE : 1/110 000^e

MAGNETIC VARIATION: 6°W (2015)
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METERS



LÉGENDE	
IDENTIFICATION NUMBER	⑥
TREE OR SHRUB	*
PLOTE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
BUILDING OR LARGE STRUCTURE	■
RAIL ROAD	—+—+—
TERRAIN CONTOUR	~
TERRAIN PENETRATING OBSTACLE PLANE	—



CORRECTIONS : General revision - New TWY