

CARTE D'AERODROME - OACI
Aerodrome chart - ICAO

LAT : 48 58 10 N
LONG : 002 26 29 E

ALT
ELEV 220 ft (8 hPa)

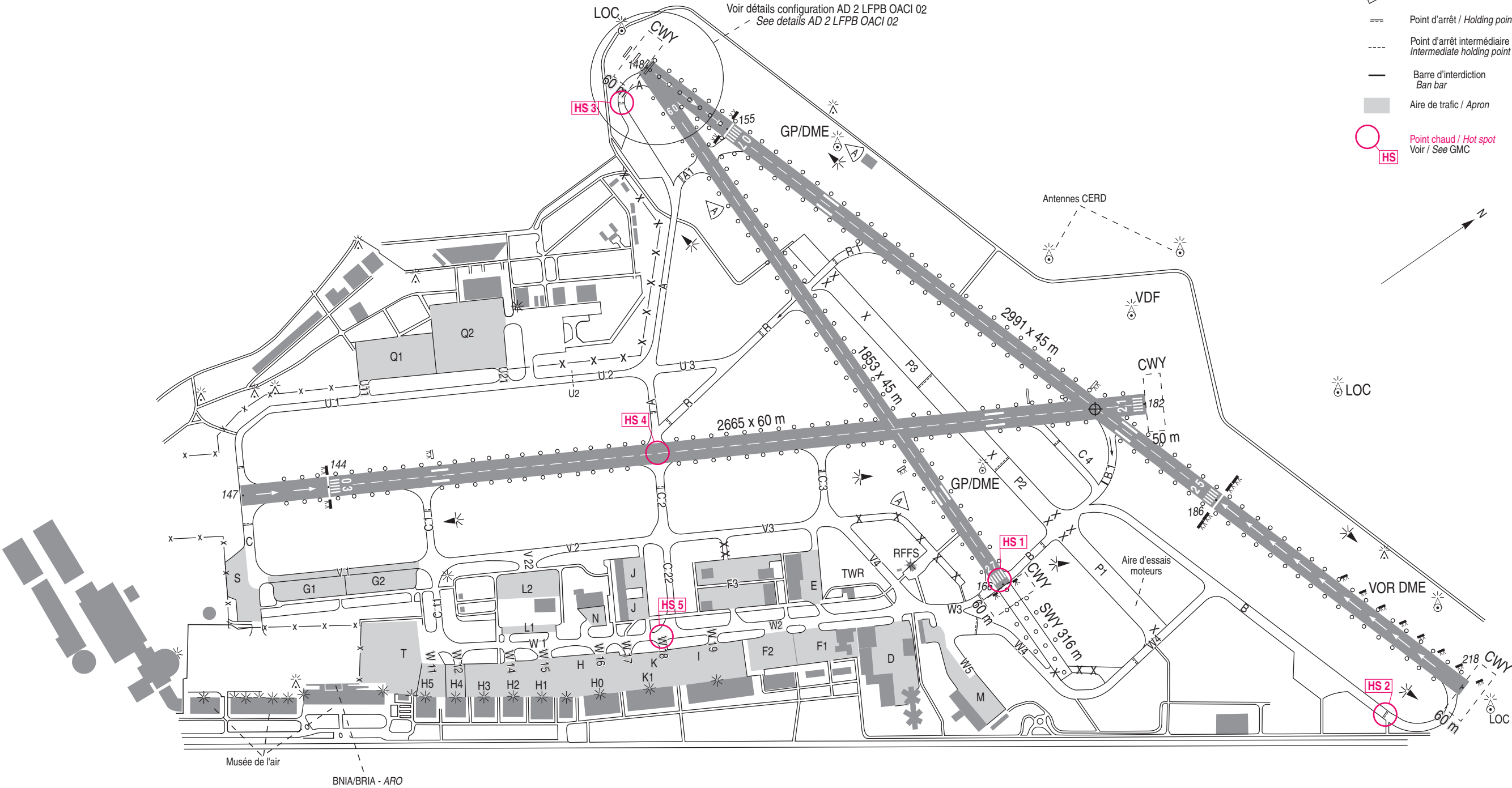
PARIS LE BOURGET

VAR 0° (15)

GUND : 144 ft

LEGENDE

- Diffusomètre/Scatterometer
- Point d'arrêt / Holding point
- Point d'arrêt intermédiaire / Intermediate holding point
- Barre d'interdiction / Ban bar
- Aire de trafic / Apron
- Point chaud / Hot spot
Voir / See GMC



CARTE D'AERODROME

Aerodrome chart

ALT AD : 220 (8 hPa)

Ouvert à la CAP

Public air traffic

PARIS LE BOURGET

48 58 10 N - 002 26 29 E

ATIS LE BOURGET 120.0 ☎ 01 48 62 43 92 - LE BOURGET Prévol/Preflight 121.950 - LE BOURGET Sol/Ground 121.9

ATS : H24 ☎ 01 48 02 43 92

BRIA : 0600 - 2100 ☎ 01 48 62 53 14

AVT : Carburants/fuel : TR0. Lubrifiants/Lubricants : W 80 - W 100 - W 120. Turbine oil : 390 - 500 - 750, fluide 3.4.5.6, prist (CIV-MIL).

0500 - 2200, ETE/SUM : - 1 HR

Péril animalier / Wildlife strike hazard : Permanent.

VAR
0°
(15)

ATTENTION PARTICULIERE / CAUTION

○ HS Point chaud / Hot spot (voir / see GMC 01)

Etre très attentif aux clairances de traversée ou pénétration de piste.

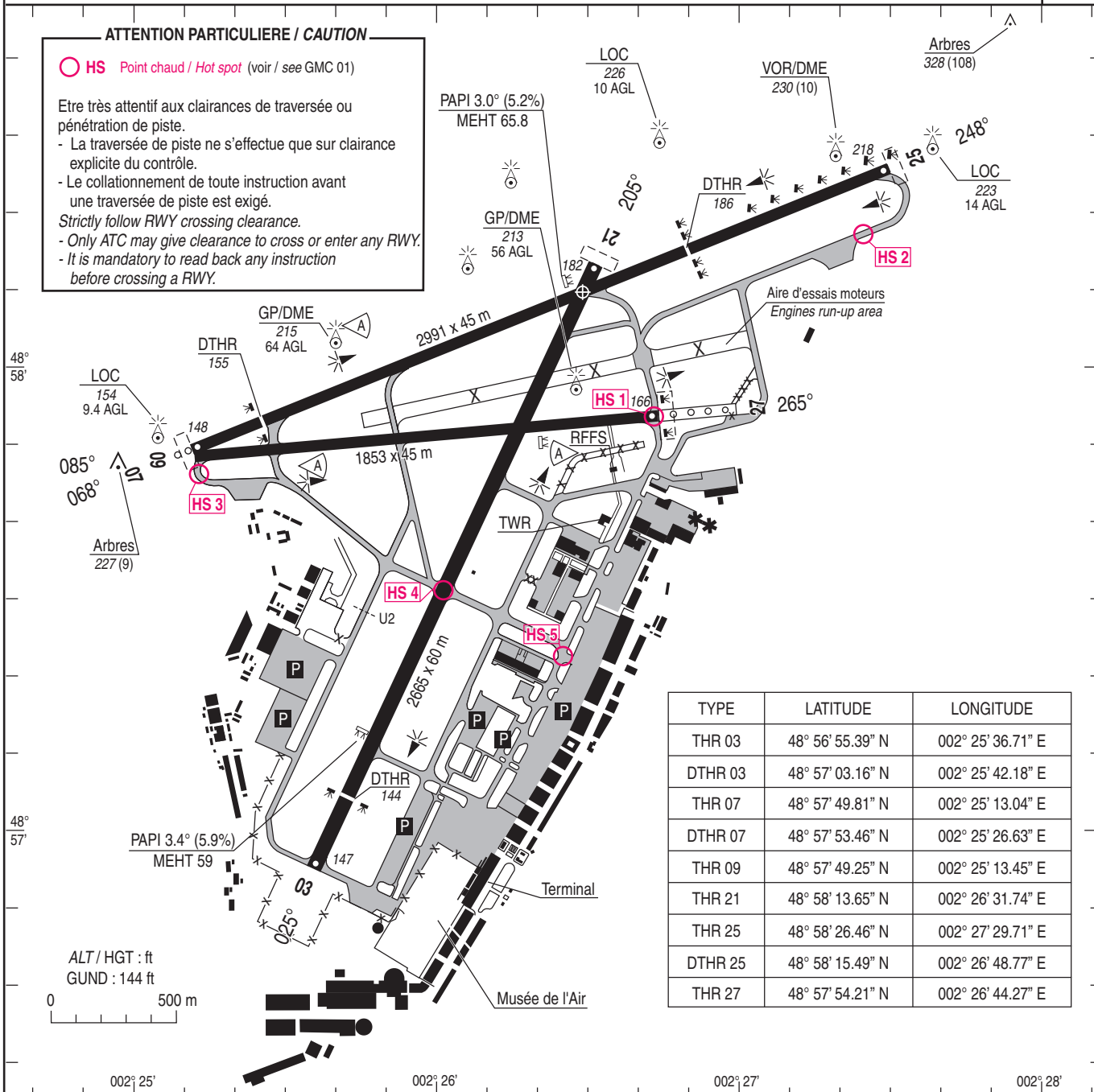
- La traversée de piste ne s'effectue que sur clairance explicite du contrôle.

- Le collationnement de toute instruction avant une traversée de piste est exigé.

Strictly follow RWY crossing clearance.

- Only ATC may give clearance to cross or enter any RWY.

- It is mandatory to read back any instruction before crossing a RWY.



TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 03	48° 56' 55.39" N	002° 25' 36.71" E
DTHR 03	48° 57' 03.16" N	002° 25' 42.18" E
THR 07	48° 57' 49.81" N	002° 25' 13.04" E
DTHR 07	48° 57' 53.46" N	002° 25' 26.63" E
THR 09	48° 57' 49.25" N	002° 25' 13.45" E
THR 21	48° 58' 13.65" N	002° 26' 31.74" E
THR 25	48° 58' 26.46" N	002° 27' 29.71" E
DTHR 25	48° 58' 15.49" N	002° 26' 48.77" E
THR 27	48° 57' 54.21" N	002° 26' 44.27" E

RWY	BALISAGE / Lighting		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE Surface	RESIST. Strength	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
03	NIL	LIL	2665	2715	2665	2400	Revêtement	47 F/C/W/U	NIL	NIL	NIL	NIL
21	NIL	LIL	2665	2665	2665	2665	Paved	47 F/C/W/U	400	400	400	400
07	420 m LIH	LIL/LIH	2991	3051	2991	2692	Revêtement	58 R/C/W/U	400	400	400	400
25	NIL	LIL/LIH	2991	3051	2991	2100	Paved	58 R/C/W/U	400	400	400	400
09	NIL	LIH	1853	1913	2169	NIL	Revêtement	47 F/C/W/T	400	400	400	400
27	420 m LIH	LIH	NIL	NIL	NIL	1853	Paved	47 F/C/W/T	NIL	NIL	NIL	NIL
800 m de nuit / at night												
BALISAGE / Lighting : Voir / See AD 2 LFPB ADC TEXT01							OBSERVATIONS / Remarks : Voir / See AD 2 LFPB ADC TEXT01 PAPI RWY25 voir / see AD 2 LFPB.14					

PARIS LE BOURGET

L'aire de trafic V1 peut être reclassée par NOTAM en aire de manoeuvre TWY V1.
V1 apron may be classified as a manoeuvring area TWY V1, via NOTAM.

- Position INS

---- Point d'arrêt intermédiaire
Intermediate holding point



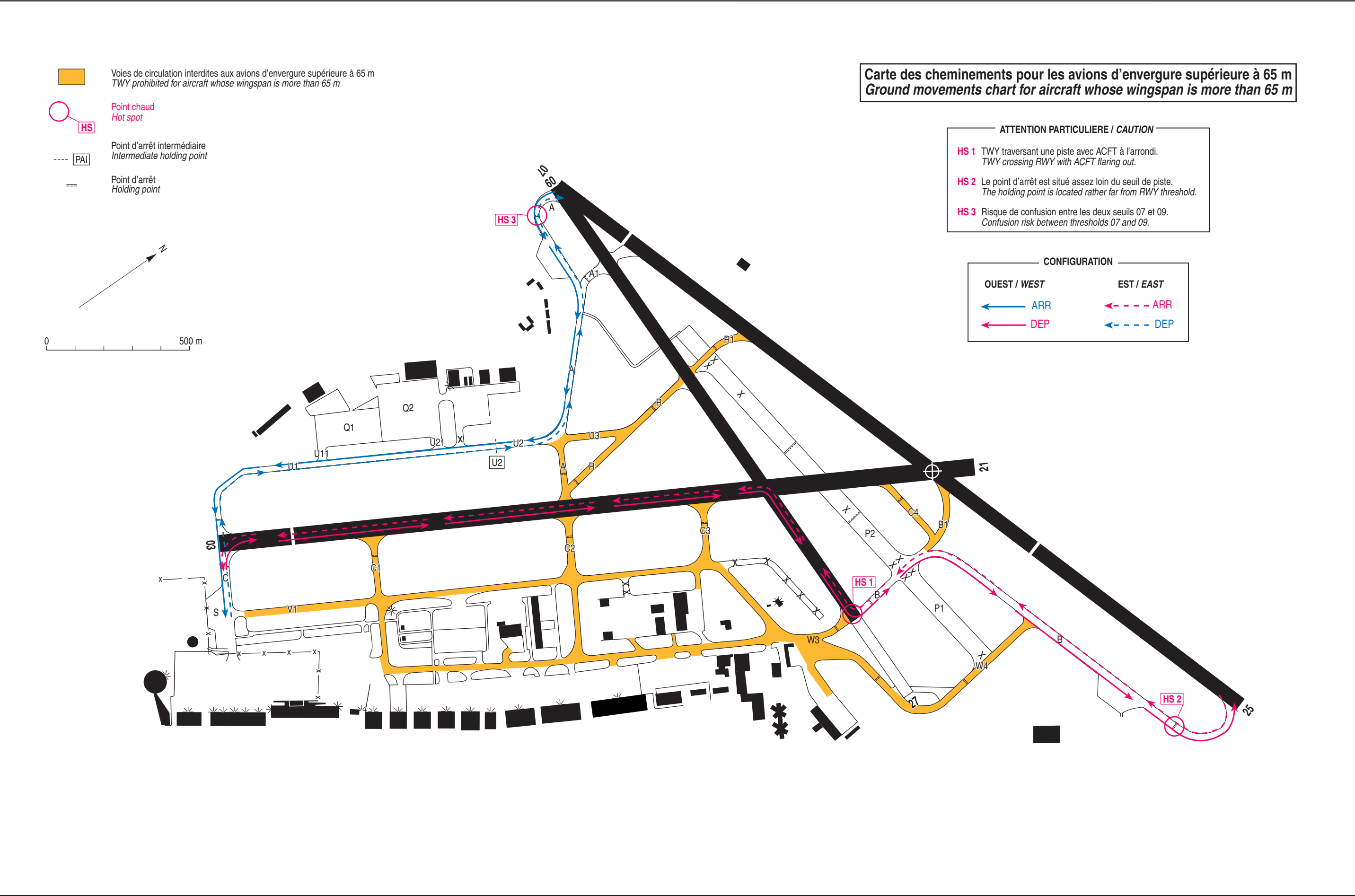
PARIS LE BOURGET

Carte des cheminements pour les avions d'envergure inférieure ou égale à 65 m
Ground movements chart for aircraft whose wingspan is less than or equal to 65 m



MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

PARIS LE BOURGET



PARIS LE BOURGET

Consignes particulières / *Special procedures*

SID

1 CONSIGNES

1.1.1 Assignment de vitesse

Limitation de vitesse :

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), pour les départs SID RNAV la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.

A partir du FL 100, la vitesse est limitée à IAS 280 kt pour les départs AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL, les aéronefs pouvant accélérer sans clairance sur les autres SID.

1.1.2 Pour les départs SID CONV, la vitesse est limitée à IAS 220 kt.

1.2 Pente sol ATS

Les aéronefs doivent adopter la pente spécifiée sur le SID. Si aucune pente n'est spécifiée, ils doivent adopter une pente de 5,5% MNM jusqu'au FL 150. En cas d'impossibilité de respecter la pente spécifiée, ils doivent en aviser l'organisme de contrôle sur la fréquence prévot lors du premier contact.

Pendant la montée, en cas d'impossibilité de respecter la pente prévue, les pilotes doivent en aviser sans délai l'organisme de contrôle sur la fréquence Départ.

2 DEPARTS

2.1 Clairance de départ

L'appel initial sera effectué 10 minutes avant l'heure prévue de mise en route. Les informations suivantes seront communiquées :

- Indicatif - Destination - Point de Stationnement et "Prêt à mettre en route dans 10 minutes".

2.2 Départs RWY 07

A titre dérogatoire, (arrêté du 06/07/1992 § 3.8.4 modifié) une clairance de séparation à vue pourra être accordée à des fins d'accélération du trafic :

- en condition VMC de jour ;
- à un seul aéronef sans accord de l'autre aéronef en finale 08R à PARIS CHARLES DE GAULLE ;

L'attention des équipages est attirée sur la proximité de l'axe d'approche final 08R de PARIS CHARLES DE GAULLE.

Des mesures de régulation de débit (attente au sol...) pourront lui être appliquées afin d'assurer la compatibilité avec le trafic de PARIS CHARLES DE GAULLE.

Compte tenu de la proximité de l'axe des pistes 08R/08L à PARIS CHARLES DE GAULLE, l'alignement sur le 096° BT doit être réalisé au plus tard à 2 NM de BT.

2.3 Départs RWY 09

En configuration de décollage face à l'est à PARIS LE BOURGET, la piste 09 (voir distances déclarées AD2 LFPB-5 et AD2 LFPB-13) permet de traiter la quasi totalité de la flotte desservant cette plate-forme.

ATTENTION PARTICULIERE - DEPART 09 de PARIS LE BOURGET

L'attention des équipages est attirée sur la proximité des axes d'approche finale 08R/08L de PARIS CHARLES DE GAULLE.

Suivre rigoureusement l'axe de piste (RM 085°) jusqu'à D 2.6 BT PB 090 (WP à survoler).

Ne déborder en aucun cas au nord de l'axe de piste 09 de PARIS LE BOURGET.

L'attention des équipages est attirée sur les risques de confusion entre les RWY 07 et 09. Il est demandé aux équipages de vérifier leur cap magnétique après l'alignement et avant le décollage.

- Piste 07 : cap magnétique 068°.
- Piste 09 : cap magnétique 085°.

2.4 Départs RWY 25

ATTENTION PARTICULIERE - DEPART 25 de PARIS LE BOURGET vers OPALE ATREX NURMO

L'attention des équipages est attirée sur la proximité des axes de décollage 26R/26L de PARIS CHARLES DE GAULLE.

Suivre rigoureusement l'axe de piste (RM 248°) jusqu'à D 5.5 BT PB 250 (WP à survoler).

1 RULES

1.1.1 Speed limit

Speed limitation:

Within PARIS class A TMA (parts 2 to 10), for SID RNAV departures, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only.

However, for aircraft which cannot maintain 250 kt, for technical reasons or for flight quality, an higher speed is possible after ATC clearance.

From FL 100, speed is limited to IAS 280 kt for AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL departures, aircraft can increase speed without any clearance on other SID.

1.1.2 For CONV SID speed is limited to IAS 220 kt.

1.2 ATS climb gradient

ACFT must adhere to the climb gradient specified on the SID. If no other gradient has been stipulated, ACFT must adhere to a 5,5 % minimum gradient to FL 150. If unable to adhere to the stipulated gradient, ACFT must notify the air traffic control organism on the pre-flight frequency at first contact.

When climbing up, if unable to adhere to the assigned gradient, ACFT must notify the appropriate air traffic organism on the departure frequency.

2 DEPARTURES

2.1 Departure clearance

ACFT must make radio contact 10 minutes before starting up engines.

Pilots must transmit the following information:

- Call sign - Destination - Parking position and "Ready to start up engines in 10 minutes".

2.2 Departures RWY 07

Under overriding conditions, (amended order dated 06/07/1992, § 3.8.4), a visual separation clearance can be granted for the purposes of traffic acceleration:

- in daytime VMC ;
- for one aircraft without agreement from the other aircraft on final approach runway 08R at PARIS CHARLES DE GAULLE ;

The crew's attention is drawn to the proximity of the final approach course to 08R at PARIS CHARLES DE GAULLE.

Air traffic flow measures (ground holding...) could be applied in order to ensure compatibility with PARIS CHARLES DE GAULLE traffic.

Due to the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE RWY 08R/08L center line, ACFT must be on course for 096° BT no later than 2 NM from BT.

2.3 Departures RWY 09

When taking off eastwards at PARIS LE BOURGET, RWY 09 (see declared distances AD2 LFPB-5 and AD2 LFPB-13) can cater for the vast majority of traffic using this airport.

SPECIAL CAUTION - DEPARTURES 09 of PARIS LE BOURGET.

Air crew's attention is drawn to the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE 08R/08L final approach axis.

Track strictly RWY center line (MAG 085°) until D 2.6 BT PB 090 (WP fly over).

In any case, do not spill north of RWY 09 center line of PARIS LE BOURGET.

Air crews' attention is drawn to the risk of confusion between RWY 07 and 09. Crews are requested to check their magnetic track after lining up and before taking off.

- RWY 07 : magnetic track 068°.
- RWY 09 : magnetic track 085°.

2.4 Departures RWY 25

SPECIAL CAUTION - DEPARTURES 25 of PARIS LE BOURGET to OPALE ATREX NURMO

Air crew's attention is drawn to the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE 26R/26L take off axis.

Track strictly RWY center line (MAG 248°) until D 5.5 BT PB 250 (WP fly over).

PARIS LE BOURGET
Consignes particulières / Special procedures
SID**3 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS (SID)**

	Secteur/Sector		Réacteurs/Jets	Hélices/Propellers
SID RNAV	Nord/North	OPALE - ATREX - NURMO	FL > 115	FL > 115
	Est/East	RANUX - LANVI (2) - BUBLI	FL > 195	FL > 195
		DIKOL - BAXIR	115 < FL < 195	115 < FL < 195
	Sud/South	AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL	FL > 195	(1)
	Ouest/West	EVX - LGL	FL > 115	FL > 115

(1) Les ACFT Hélices à destination de l'UIR (secteur SUD) doivent au préalable emprunter les SID CONV.

(2) Réacteurs uniquement.

Au départ de PARIS LE BOURGET, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés de SID RNAV.

3.1 Domaine d'application

Les itinéraires normalisés de départ (SID) RNAV sont établis et définis de la manière suivante :

- un "départ initial" conventionnel débutant à l'extrémité de la piste de départ (DER) et se terminant à un repère conventionnel spécifié.
- puis une "phase de raccordement" uniquement RNAV 1 se poursuivant jusqu'au point de rejoinde de la structure « En-Route ».

3.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

Les départs initiaux sont protégés uniquement en navigation conventionnelle.

Les phases de raccordements, protégées uniquement en RNAV 1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME et répondant aux exigences RNAV 1 avec WP à anticiper ou WP à survoler, sont établies au-dessus de l'altitude minimale de sécurité (MSA ou AMSR).

L'organisme ATC assure de manière permanente les services radar.

3.3 Equipement des aéronefs

Dans tous les cas, il appartient à l'exploitant de s'assurer que l'équipement RNAV des aéronefs répond de manière convenable et appropriée aux exigences de performance sur la route à suivre et qu'il est conforme aux conditions minimales requises dans la documentation aéronautique AIP France GEN 1.5-2.

3.4 Utilisation

Les départs initiaux sont publiés et utilisables uniquement en navigation conventionnelle.

Les phases de raccordement, publiées uniquement RNAV avec capteurs GNSS et/ou DME/DME, sont utilisables en RNAV1.

Le pilote ne pouvant assurer le suivi de la phase de raccordement RNAV doit s'annoncer "Impossible RNAV 1" dès la demande de mise en route sur la fréquence PREVOL afin de bénéficier d'un guidage radar dès la fin du départ initial et jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejoinde de la structure « En-Route » prévu dans le PLN.

3.5 Dispositions particulières applicables jusqu'au 08/11/2018

L'ensemble des itinéraires normalisés de départs (SID) déclarés utilisables en RNAV1 peuvent être suivis par des aéronefs équipés d'un système de navigation de surface non approuvé RNAV 1 sous réserve d'observer les conditions techniques et opérationnelles suivantes :

- Une base de données contenant les aides à la navigation, les points de cheminement et les trajectoires codées des procédures pour la zone concernée.
- Un affichage de l'indication de la période de validité de la base de données.
- L'élaboration de la position de l'aéronef à partir de capteurs GNSS ou DME/DME dans le calculateur de navigation.
- Une sensibilité d'écart de route de l'indicateur (Horizontal Situation Indicator : HSI ou équivalent) sur les segments de procédures aux instruments de +/- 1 NM.
- Un affichage de l'identification du point de cheminement actif.
- La possibilité d'incorporer dans le plan de vol du système de navigation la procédure publiée complète par simple sélection du nom de la procédure.
- Une sélection automatique des aides à la navigation (DME et VOR) utilisées par le système RNAV pour établir la position de l'aéronef.
- La fonction « Direct to ».
- La possibilité d'enchaîner automatiquement les branches de navigation et d'effectuer les anticipations de virage (« fly-over » ou « fly-by »).
- Le pilote s'annonce "non conforme RNAV 1" dès la demande de clairance sur la fréquence PREVOL. Il lui sera attribué un SID RNAV et la précision de navigation sera vérifiée par l'ATC sous surveillance radar.

3 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

(1) The propeller ACFT inbound UIR (South sector) must first use SID CONV.

(2) Jets only.

For departure PARIS LE BOURGET, all the sectors of Paris TMA are provided with RNAV SID.

3.1 Field of application

These flight routes are drawn up and defined as follows :

- a conventional "initial departure" beginning from the departure end of the runway (DER) and ending at a specified conventional marker.
- then a "junction phase" which is only operated with RNAV 1 navigation mode until reaching the waypoint joining the "En-Route" network.

3.2 Radar protection and operation

For categories A B C D aircraft.

Initial departures are only protected in conventional navigation.

The junction phases, protected only for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors and meeting RNAV 1 requirements with anticipated WP or overflown WP, are set above the minimum safe altitude (MSA or AMSR).

The ATC unit permanently provides radar services.

3.3 Aircraft equipment

In any case, the aircraft operator must check that the RNAV aircraft equipment is complying with the level of performance required on the requested route and meet the minimum requirements specified in the aeronautical documentation AIP France, GEN 1.5-2.

3.4 Operating procedures

Initial departures are published and only available for conventional navigation.

Junction phases, only published for RNAV navigation with GNSS and/or DME/DME sensors are available for RNAV 1 operations.

The pilot being not able to fly the RNAV junction phase must report "Unable RNAV 1" upon requesting start up clearance on PREFLIGHT frequency in order to get radar guidance from the end of the initial departure until the time when he can resume own navigation to the point joining the "En-Route" network which is planned in the PLN.

3.5 Specific provisions valid until 08/11/2018

Every standard initial departures (SID) declared as available for RNAV 1 operations can be filed by aircraft equipped with a non-RNAV1 approved area navigation system provided to comply with the following technical and operational requirements:

- Data base including navigation aids, waypoints and encoded paths of procedures in the affected area.
- Display of the data base period of validity indicator.
- Determination of aircraft position with GNSS or DME/DME sensors in the navigation computer.
- Cross-track sensitivity of horizontal situation indicator (HSI or the equivalent) by +/- 1 NM along segments of instrument procedures.
- Identification display of the active waypoint.
- Ability to incorporate into the navigation system flight plan the complete published procedure by only selecting the procedure name.
- Automatic selection of navigation aids (DME and VOR) used by the RNAV system to determine the aircraft position.
- "Direct to" function.
- Ability to connect automatically navigation legs and to anticipate turns ("fly by" or "fly over").
- The pilot reports "non compliant RNAV 1" upon requesting start up clearance on PREFLIGHT frequency. An RNAV SID will be issued and the navigation accuracy will be monitored by ATC under radar surveillance.

PARIS LE BOURGET
Consignes particulières / Special procedures
SID**4 DEPARTS : SID CONV ou DCT PLN**

Au départ de PARIS LE BOURGET, seul le secteur Sud est doté de SIDs conventionnels.

Les pilotes doivent appliquer les procédures suivantes :

SID CONV ou/or DCT PLN	Secteur Nord/North Sector	MTD	Réacteurs/Jets	Hélices/Propellers
	Secteur Est/East Sector	NIPOR - ALIMO	FL < 115	FL < 115
	Secteur Sud/South Sector	PTV - MONOT - DORDI	FL < 195	Tous / All FL
	Secteur Ouest/West Sector	EVX - LGL	FL < 115	FL < 115

Préciser PLN case 15

- Vers le secteur Nord : DCT MTD puis DCT premier point de rejointe de la structure En-Route.
- Vers le secteur Est : DCT NIPOR ou ALIMO.
- Vers le secteur Sud (1) : SID PTV, MONOT ou DORDI.
- Vers le secteur Ouest : DCT EVX ou LGL.

Après un départ initial selon la piste utilisée et le secteur concerné (Voir descriptif AD 2 LFPB RWY07-09-21 INI et SID RWY21-25 INI).

- Vers le secteur Nord : guidage radar vers MTD.
- Vers le secteur Est : guidage radar vers le RDL 084° CGN pour rejoindre NIPOR ou guidage radar vers le RDL 102° CLM pour rejoindre ALIMO.
- Vers le secteur Sud (1) : suivre SID PTV-MONOT ou DORDI.
- Vers le secteur Ouest : guidage radar pour rejoindre EVX ou LGL.

- (1) Les ACFT Hélices à destination de l'UIR doivent préciser :
après PTV : DCT AGOPA ou ERIXU
après MONOT : DCT LATRA - OKASI ou PILUL.

Pour ces départs avec RFL < FL 115. L'attention des pilotes est attirée sur le fait qu'une partie du vol peut être effectuée en espace aérien de classe E (notamment sur EVX et LGL) dans lequel peuvent évoluer des vols VFR inconnus de l'ATC.

5 PANNE DE COMMUNICATION

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à D28 BT (D40 POY sur SID CONV) puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

6 POGO**6.1 Définition**

Les itinéraires normalisés de liaison entre les aérodromes situés à l'intérieur des espaces gérés par les approches de PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS ORLY, VILLACOUBLAY et les aérodromes voisins sont appelés "POGO".

Ils comportent soit un segment de montée initiale (cf. volets INI1 et INI2 de l'AD de départ) soit un départ omnidirectionnel, suivi d'un itinéraire de raccordement en navigation conventionnelle pour rejoindre la procédure d'approche finale de l'AD de destination.

Ces itinéraires ne comportant pas de procédure d'attente, les délais éventuels sont résorbés dans la plupart des cas avant la mise en route.

6.2 Plan de vol

Mentionner DCT dans la case 15 et POGO dans la case 18.

6.3 Utilisation

Les exploitants aériens doivent planifier l'heure d'arrivée à PARIS LE BOURGET dans les périodes suivantes (heures locales):

Avant 0730, de 0930 à 1030, de 1230 à 1345, de 1515 à 1630, après 1830.

6.4 Vols PARIS LE BOURGET > MELUN

Les vols au départ de PARIS LE BOURGET à destination de MELUN doivent utiliser les SID "DORDI". Le raccordement sur l'IAF "MV" s'effectue conformément aux clairances de l'organisme de contrôle d'approche d'ORLY.

4 DEPARTURES: CONV SID or DCT PLN

For PARIS LE BOURGET departure, only South sector is provided with conventional SIDs.

The pilots must comply with the following procedures:

Write in PLN item 15

- To North sector: DCT MTD then DCT first joining point of En Route structure.
- To East sector: DCT NIPOR or ALIMO.
- To South sector (1): SID PTV, MONOT or DORDI.
- To West sector: DCT EVX or LGL.

After an initial departure depending on the runway used for take-off (See AD 2 LFPB RWY07-09-21 INI and SID RWY21-25 INI).

- To North sector: radar guidance to MTD.
- To East sector: radar guidance to RDL 084° CGN to join NIPOR or radar guidance to RDL 102° CLM, to join ALIMO.
- To South sector (1): follow SID PTV MONOT or DORDI.
- To West sector: radar guidance to join EVX or LGL.

- (1) The propeller ACFT inbound UIR must specify:
after PTV: DCT AGOPA or ERIXU
after MONOT: DCT LATRA - OKASI or PILUL.

On these departure with RFL < FL 115. Pilot attention is drawn to the fact that they may fly through class E airspace (in particular on EVX and LGL) in which can fly VFR traffic unknown to ATC.

5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

Comply with the departure route and assigned level to D28 BT (D40 POY for SID CONV) then continue the flight as indicated in the FPL in force.

6 POGO**6.1 Definition**

Standard routes linking aerodromes located within airspace managed by PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS ORLY, VILLACOUBLAY approaches and neighbouring aerodromes are called "POGO".

They include either an initial climb segment (See INI1 and INI2 of departure AD) or a multidirectional departure followed by a conventional navigation junction route to join the destination AD final approach procedure.

These routes do not include holding procedures. Any possible delays are resolved in most cases before engine start up.

6.2 Flight plan

Write DCT in field 15 and POGO in field 18.

6.3 Utilization

Air operators are to schedule the time of arrival to PARIS LE BOURGET within the following time periods (local time):

Before 0730, between 0930 and 1030, between 1230 and 1345, between 1515 and 1630, after 1830.

6.4 Flights PARIS LE BOURGET > MELUN

Flights from PARIS LE BOURGET bound for MELUN are to use the "DORDI" SID. The junction to the IAF "MV" is executed in compliance with the clearances issued by ORLY approach ATS.

PARIS LE BOURGET
Consignes particulières / Special procedures
STAR

1 ITINERAIRES NORMALISES D'ARRIVEES AUX INSTRUMENTS (STAR)
A l'arrivée à PARIS CHARLES DE GAULLE, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés exclusivement de STAR RNAV.

1.1 Domaine d'application

Les itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) RNAV débutent à un point de navigation situé sur le réseau « En Route » et se terminent à un point de début d'approche initiale (IAF) desservant l'aérodrome de destination. Les STAR sont définies par une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesse.

Ces contraintes sont des informations permettant au pilote de prévoir le profil de descente probable.

1.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

Ces itinéraires sont protégés pour une navigation RNAV 1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME.

Tous les points de cheminement (WP) sont des points à anticipation de virage hormis les points délivrés sur clairance ATC servant de base à un circuit d'attente.

Les circuits d'attente « En-Route » et ceux basés sur un IAF sont protégés principalement en RNAV "mode manuel" mais également en navigation conventionnelle entre les FL070 et FL110 lorsque l'infrastructure de radionavigation le permet.

L'organisme ATC assure de manière permanente les services radar.

1.3 Equipement des aéronefs

Dans tous les cas, il appartient à l'exploitant de s'assurer que l'équipement RNAV des aéronefs répond de manière convenable et appropriée aux exigences de performance sur la route à suivre et qu'il est conforme aux conditions minimales requises dans la documentation aéronautique AIP France GEN 1.5-2.

1.4 Utilisation

Les itinéraires normalisés d'arrivées STAR sont publiés « RNAV » et sont utilisables en mode de navigation « RNAV1 » basé sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME.

En cas de perte de capacité RNAV, le pilote doit s'annoncer "Impossible RNAV 1" dès le début de la perte de précision de navigation requise afin de bénéficier du guidage radar.

La portée de la « clairance STAR » ne concerne que le suivi de la route publiée.

Tout changement de niveau de vol et de vitesse doit faire l'objet d'une clairance délivrée à l'initiative de l'organisme ATC ou sur demande du pilote.

Limitation de vitesse :

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.

Sur STAR ou en guidage radar, le pilote doit adapter le profil de descente afin de respecter les contraintes publiées.

En cas d'impossibilité, il doit immédiatement en aviser l'organisme ATC.

1.5 Dispositions particulières applicables jusqu'au 08/11/2018

L'ensemble des itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) et des procédures d'attente aux instruments déclarées utilisables en RNAV1 peuvent être suivies par des aéronefs équipés d'un système de navigation de surface non approuvé RNAV 1 sous réserve d'observer les conditions techniques et opérationnelles suivantes :

- Une base de données contenant les aides à la navigation, les points de cheminement et les trajectoires codées des procédures pour la zone concernée.
- Un affichage de l'indication de la période de validité de la base de données.
- L'élaboration de la position de l'aéronef à partir de capteurs GNSS ou DME/DME dans le calculateur de navigation.
- Une sensibilité d'écart de route de l'indicateur (Horizontal Situation Indicator : HSI ou équivalent) sur les segments de procédures aux instruments de +/- 1 NM.

1 STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL ROUTES (STAR)

On arrival PARIS CHARLES DE GAULLE, all sectors in PARIS TMA are exclusively provided with RNAV STAR.

1.1 Field of application

These RNAV standard instrument arrival routes (STAR) start at a navigation fix located on the "En-Route" network and end at an initial approach fix (IAF) serving the destination aerodrome.

The STAR are defined by a route associated with a profile including flight level and speed requirements.

These requirements are information enabling the pilot to plan the probable descent profile.

1.2 Radar protection and operation

For categories A B C D aircraft.

These routes are protected for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors.

All the waypoints (WP) are anticipation turn points except the points delivered on ATC clearance used as base for holding pattern.

The "En-Route" and "IAF" holding patterns are mainly protected with RNAV "manual mode" but also for conventional navigation between FL070 and FL110 when radionavigation infrastructure enables it.

The ATC unit permanently provides radar services.

1.3 Aircraft equipment

In any case, the aircraft operator must check that the RNAV aircraft equipment is complying with the level of performance required on the requested route and meet the minimum requirements specified in the aeronautical documentation AIP France, GEN 1.5-2.

1.4 Operating procedures

STAR published "RNAV" are to be flown with "RNAV 1" navigation mode based on GNSS and/or DME/DME sensors.

In case of lost of RNAV capability, the pilot must report "Unable RNAV 1" as soon as the required navigation precision is lost in order to get radar guidance.

The "STAR clearance" coverage only affects the published route data.

Any change in speed or flight level shall be subject to a clearance issued on the proposal of ATC unit or on pilot request.

Speed limitation:

Within PARIS class A TMA (parts 2 to 10), the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only.

However, for aircraft which cannot maintain 250 kt, for technical reasons or for flight quality, an higher speed is possible after ATC clearance.

On STAR or on radar guidance, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements.

When it is not possible, pilot must immediately inform the ATC unit.

1.5 Specific provisions valid until 08/11/2018

Every standard arrival routes (STAR) and holding patterns declared as available for RNAV 1 operations can be flown by aircraft equipped with a non-RNAV 1 approved area navigation system provided to comply with the following technical and operational requirements:

- Data base including navigation aids, waypoints and encoded paths of procedures in the affected area.
- Display of the data base period of validity indicator.
- Determination of aircraft position with GNSS or DME/DME sensors in the navigation computer.
- Cross-track sensitivity of horizontal situation indicator (HSI or the equivalent) by +/- 1 NM along segments of instrument procedures.

PARIS LE BOURGET

Consignes particulières / *Special procedures*

STAR

- Un affichage de l'identification du point de cheminement actif.
- La possibilité d'incorporer dans le plan de vol du système de navigation la procédure publiée complète par simple sélection du nom de la procédure.

Une sélection automatique des aides à la navigation (DME et VOR) utilisées par le système RNAV pour établir la position de l'aéronef

La fonction « Direct to »

La possibilité d'enchaîner automatiquement les branches de navigation et d'effectuer les anticipations de virage (« fly-over » ou « fly-by »)

- Le pilote s'annonce **“non conforme RNAV 1”** dès le premier contact avec PARIS ACC. Il lui sera attribué une STAR RNAV, la précision de navigation sera vérifiée par l'ATC sous surveillance radar.

- Identification display of the active waypoint.
- Ability to incorporate into the navigation system flight plan the complete published procedure by only selecting the procedure name.

Automatic selection of navigation aids (DME and VOR) used by the RNAV system to determine the aircraft position

“Direct to” function

Ability to connect automatically navigation legs and to anticipate turns (“fly by” or “fly over”)

- The pilot reports **“non compliant RNAV 1”** at first contact with PARIS ACC. An STAR RNAV will be issued and the navigation accuracy will be monitored by ATC under radar surveillance.

1.6 Panne de radiocommunication

Suivre la STAR PLN ou autorisée en fonction de la direction d'atterrissage connue ou estimée.

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente ou à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.

Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :

- . HAP
- . Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes, puis descendre dans le secteur d'attente jusqu'au niveau spécifié de début d'approche initiale

Quitter l'IAF à ce niveau pour entreprendre la procédure d'approche jusqu'à l'atterrissage.

Particularité des arrivées LFPB par MOBRO en face à l'Ouest

Afficher 7600.

Suivre la STAR PLN ou autorisée en fonction de la direction d'atterrissage connue ou estimée.

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception.

En atteignant MOBRO, ne pas rejoindre l'attente MOPAR mais quitter directement l'IAF MOBRO à ce niveau pour entreprendre la procédure d'approche jusqu'à l'atterrissage.

Particularité des arrivées LFPB par VEBEK

Afficher 7600.

Suivre la STAR PLN ou autorisée en fonction de la direction d'atterrissage connue ou estimée.

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception.

En atteignant VEBEK, ne pas rejoindre l'attente LORNI mais quitter directement l'IAF VEBEK à ce niveau pour entreprendre la procédure d'approche jusqu'à l'atterrissage.

1.6 Radiocommunication failure

Follow the authorized or PLN STAR according to the known or estimated landing direction.

In case of radar guidance, get back to the initial STAR.

Proceed to the IAF at the last assigned level which has been acknowledged if it is available for holding, otherwise at the highest level in the holding pattern.

Stay in the holding pattern at this level until the latest time of the following:

- . EAT
- . Arrival time in the holding pattern plus 10 minutes, then descent in the holding pattern to the specified level for beginning of initial approach

Leave the IAF at this level to perform the approach procedure until landing.

Characteristic of arrivals LFPB by MOBRO in West configuration

Squawk 7600.

Follow the authorized or PLN STAR according to the known or estimated landing direction.

In case of radar guidance, get back to initial STAR.

Proceed to the IAF at the last assigned level which has been acknowledged if it is available for holding, otherwise at the highest level in the holding pattern.

On reaching MOBRO, do not join MOPAR holding pattern but leave directly the IAF MOBRO at this level to perform the approach procedure until landing.

Characteristic of arrivals LFPB by VEBEK

Squawk 7600.

Follow the authorized or PLN STAR according to the known or estimated landing direction.

In case of radar guidance, get back to initial STAR.

Proceed to the IAF at the last assigned level which has been acknowledged if it is available for holding, otherwise at the highest level in the holding pattern.

On reaching VEBEK, do not join LORNI holding pattern but leave directly the IAF VEBEK at this level to perform the approach procedure until landing.

1.7 Indicateurs d'itinéraires STAR

	Face à l'Ouest <i>West facing</i>	Face à l'est <i>East facing</i>
Réacteurs et Hélices <i>Jets and Propellers</i>	W et/and P	E

1.7 STAR indicators

PARIS LE BOURGET
Restrictions d'exploitation visant à l'atténuation des nuisances phoniques
Noise abatement procedures

1 RESTRICTIONS D'UTILISATION DE L'AERODROME**1.1 Modalités d'utilisation des pistes (aéronefs tous types)****- Piste 03**

De 2115 à 0500 (HIV) ou 2015 à 0400 (ETE), sauf impératifs de circulation aérienne, l'utilisation de la piste 03 n'est autorisée qu'aux aéronefs de 5,7 tonnes maximum.

Trafic VFR : si le décollage est suivi d'un virage à gauche, ce virage doit être effectué, soit à l'extrémité de la piste, soit entre Gonesse et Goussainville de manière à éviter le survol de ces localités.

- Piste 07

De 2115 à 0500 (HIV) ou 2015 à 0400 (ETE), les décollages d'aéronefs à réaction autorisés (voir paragraphe 1.2) s'effectuent de préférence sur la piste 07.

- Piste 21

Cette piste ne peut être utilisée qu'à titre exceptionnel.

Dans ce cas, le pilote doit effectuer un virage dès que possible après le décollage, et au plus tard à 3 km (1,5 NM) de l'aéroport pour ne pas risquer le survol de Paris (Zone P. 23).

1.2 Horaires des mouvements d'aéronefs

1.2.1 Aucun avion à hélices de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 9000 kg non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, volume 1, 2ème partie, chapitre 3, ne peut sur l'aérodrome de Paris-Le-Bourget :

- quitter le point de stationnement en vue d'un décollage entre 2315 et 0600, heures locales;
- atterrir entre 2330 et 0615, heures locale.

1.2.2 Aucun aéronef équipé de turboréacteurs ne peut quitter le point de stationnement en vue d'un décollage de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget entre 2215 et 0600, heures locales de départ du point de stationnement.

1.2.3 Aucun aéronef équipé de turboréacteurs non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention de l'aviation civile internationale, volume 1, 2ème partie, chapitre 3, ne peut atterrir sur l'aérodrome de Paris-Le-Bourget entre 2330 et 0615, heures locales.

1.2.4 Les dispositions citées au 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.3 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs visés, dans les cas suivants :

- aéronefs programmés à destination de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget en dehors des horaires mentionnés aux articles 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.3 retardés pour des raisons purement techniques ou des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ;
- aéronefs substitués au dernier moment, pour des raisons purement techniques, à des aéronefs à destination de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget non visés en 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.3 ;
- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol.
- aéronefs mentionnés à l'article L.6100-1 du code des transports.
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

1.2.5 Des dérogations au régime défini en 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.3 peuvent être accordées à titre exceptionnel, par le ministre chargé de l'aviation civile.

1.2.6 - Un avion ne peut être exploité sur les aéroports de la France métropolitaine que s'il est muni d'un certificat acoustique attestant sa conformité aux normes énoncées dans la deuxième édition (1988) de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3.

- Cette interdiction s'applique aux avions à réaction subsoniques civils dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kg ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de dix-neuf sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage.

1.3 Essais de moteurs au point fixe

Ces essais soumis à réglementation doivent faire l'objet d'une autorisation préalable à obtenir auprès du Pôle des Opérations Aéroportuaires (POA).

1 RESTRICTIONS FOR USE OF THE AERODROME**1.1 Modalities for use of runways (applicable to all types of aircraft)****- Runway 03**

From 2115 to 0500 (WIN) or 2015 to 0400 (SUM) except for air traffic control necessities, runway 03 in only to be used by aircraft weighing 5,7 tons maximum.

VFR traffic: if aircraft turn left after take off, they must do so either at the end of the runway, or between Gonesse and Goussainville so as to avoid over flight these built up areas.

- Runway 07

From 2115 to 0500 (WIN) or 2015 to 0400 (SUM), jet engined aircraft authorized to take off (see paragraph 1.2) will if possible use runway 07.

- Runway 21

This runway may only be used on an exceptional basis.

In this even, pilot must turn as soon as possible after take off, and no later than 3 km (1,5 NM) from the airport so as to avoid overflight Paris (Area P. 23).

1.2 Take offs and landings hours

1.2.1 No propeller powered ACFT whose certified take off weight is greater than 9 metric tons which is not in compliance with the standards laid down in annexe 16 of the convention relative to civil aviation of the 7th December 1944, volume 1, 2nd part, chapter 3, may at Paris-Le-Bourget :

- leave parking point for take off 2315 - 0600 local time;
- land between 2330 - 0615 local time.

1.2.2 No jet engined aircraft may leave parking point for take off from Paris-Le-Bourget from 2215 to 0600, local time of departure from parking point.

1.2.3 No jet engine ACFT which is not in compliance with standard laid down in annexe 16 of the international civil aviation convention, volume 1, 2nd part, chapter 3, may land at Paris-Le-Bourget from 2330 to 0615, local time.

1.2.4 Dispositions found in 1.2.1, 1.2.2 and 1.2.3 do not restrict landings and take offs on an exceptional basis for the following ACFT:

- scheduled ACFT to Paris-Le-Bourget aerodrome outside the stated times in articles 1.2.1, 1.2.2 and 1.2.3, and which have been delayed for purely technical reasons outside the companies control;

- ACFT substituted at the last moment, for purely technical reasons, for ACFT not mentioned in 1.2.1, 1.2.2 and 1.2.3;

- sanitary flights;

- emergency flights for safety reasons.

- aircraft mentioned in the article L.6100-1 of transport code.

- government flights.

1.2.5 Derogations as per rules defined in 1.2.1, 1.2.2 and 1.2.3 can be granted or an exceptional basis by the minister in charge of civil aviation.

1.2.6 - An aircraft can be operated on French metropolitan airfields, only if it has an acoustic certificate attesting his compliance to the norms edited in the second edition (1988) of the annex 16 of the ICAO convention relating to the international civil aviation, volume 1, second part, chapter 3.

- This ban is applicable to the civilian subsonic aircraft whose maximum take off weight is equal or over 34000 kg or whose the maximal internal fitting certified for this type of aircraft comprise more than nineteen passengers seats excluding all seat reserved for the crew

1.3 Testing engines at holding point

The testing of engines at holding point is subject to legislation and prior permission must be obtained from the "Pôle des Opérations Aéroportuaires" (POA).

PARIS LE BOURGET

Restrictions d'exploitation visant à l'atténuation des nuisances phoniques

Noise abatement procedures

2 RESTRICTIONS D'UTILISATION DES AERONEFS

2.1 Procédures opérationnelles de décollage

* Avions tous types

Les trajectoires doivent être choisies (en fonction des normes opérationnelles propres à chaque aéronef) de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3 000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport.

* Avions à réaction

Les pilotes doivent, outre les dispositions précédentes, utiliser les procédures de montée initiale suivantes :

Pour tous les avions à réaction :

- maintenir la vitesse $V_2 + 10$, ou celle que permet l'assiette de l'avion, selon le type de l'appareil jusqu'à la hauteur de 3 000 ft en utilisant le braquage des volets dans la configuration "décollage".

Pour les avions utilisant des réacteurs à double flux :

- maintenir la puissance de décollage jusqu'à la hauteur de 1 500 ft au moins ;
- réduire la puissance à la puissance de montée qui sera maintenue jusqu'à 3 000 ft.

Pour les avions utilisant des réacteurs à simple flux :

- maintenir la puissance de décollage pendant 70 secondes ou jusqu'à 700 ft, si cette hauteur n'est pas atteinte en 70 secondes.

A 70 secondes ou 700 ft, affichage de la poussée réduite, dite à moindre bruit, qui sera maintenue jusqu'à la hauteur de 3 000 ft.

Pour tous avions, au-delà de 3 000 ft, adoption d'une vitesse de montée normale et rétraction des volets.

NOTA 1 : pour certains types de moteurs, il peut être admis que soient apportées des modifications à ces procédures pour résoudre une difficulté particulière.

NOTA 2 : la procédure particulière des avions à simple flux est destinée à faire le moins de bruit possible sur les agglomérations situées à 4 km et plus du seuil de piste.

2.2 Procédures opérationnelles d'atterrissage

Les pilotes doivent conduire leur approche de manière à maintenir la dernière altitude assignée par les organismes de contrôle jusqu'à l'interception du plan de descente de l'ILS. Après interception, l'approche finale doit être effectuée de manière à ne pas évoluer en dessous de ce plan.

Les inverseurs de poussée, ou l'inversion du pas des hélices, ne peuvent être utilisés entre 2115 et 0500 (HIV) ou 2015 et 0400 (ETE) que dans le cas où la sécurité l'exigerait.

2.3 Limitation d'utilisation de l'APU

2.3.1 L'utilisation de l'APU fait l'objet de restrictions, sauf pour un motif de sécurité dûment justifié. Sauf en cas de défaillance ou d'incompatibilité technique, l'utilisation des moyens de substitution fixes (Prises 400 Hz ou 50 Hz et PCA), ou à défaut mobiles (GPU et ACU) mis à disposition de l'exploitant est obligatoire.

2.3.2 Au départ :

- sur un poste de stationnement équipé de moyens de substitution fixes ou mobile en électricité et en climatisation-chauffage, l'utilisation de l'APU est limitée à 10 minutes avant l'heure programmée de départ pour le démarrage des moteurs ;
- sur un poste non équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, l'utilisation de l'APU est limitée à 60 mn pour les appareils de MTOW < 140t et à 80 mn pour les appareils de MTOW \geq 140t.

2 RESTRICTION FOR USE OF AIRCRAFT

2.1 Operational procedures for take off

* All aircraft

Generally speaking pilots are to conduct their flight (in accordance with the operational standards to be applied to each aircraft) in order to reach 3000 ft AAL as fast as practicable.

* Jet powered aircraft

Pilots are besides to comply with the initial climb procedures as following:

For all jet powered aircraft:

- to maintain speed $V_2 + 10$ (or the speed that allows to maintain flight altitude according to the type of aircraft) until a height of 3000 ft proceeding a wing flap deflection in accordance with the take off configuration.

For fan jet powered aircraft:

- to maintain take-off power until 1500 ft at least;

- to reduce power to climb power which will be maintain to 3000 ft.

For single jet powered aircraft:

- to maintain takeoff power during 70 s, or until 700 ft if this height is not reached in the time of 70 s.

At 70 s or 700 ft, set reduced power (corresponding to noise abatement procedure) which will be maintain until 3000 ft.

For all aircraft, at 3000 ft, proceed normal climbing and flap retraction, then adopt climb attitude.

NOTA 1: for certain types of engines, it may be admitted than some modifications affect these procedures to resolve a particular difficulty.

NOTA 2: the particular procedure for single jet powered aircraft, use to do the less noise as possible, over the built areas, located at 4 km and more from the threshold.

2.2 Operational procedures for landing

Pilots are to perform their approach so as to maintain the last altitude assigned by ATC organism up to the interception of the ILS glide path. After interception, the final approach must be performed without flying below this glide path.

Jet reverse, or propeller pitch reverse will be used from 2115 to 0500 (WIN) or from 2015 to 0400 (SUM), only in case of security requirement.

2.3 Restrictions on the use of APU

2.3.1 The use of APU is restricted, except for duly justified safety reasons. The use of fixed alternative means (400 Hz or 50 Hz power supply and PCA) or when unavailable, alternative mobile means (GPU and ACU) provided to the operator is mandatory, except in case of system failure or technical incompatibility.

2.3.2 For departing flights :

- on parking stands equipped with fixed or mobile alternative means for power and air conditioning, the use of APU is limited to 10 minutes prior to the scheduled engine start-up time;

- on parking stands not equipped with such alternative means, the use of APU is limited to 60 minutes for aircraft with a MTOW < 140t, and 80 minutes for aircraft with a MTOW \geq 140t.

PARIS LE BOURGET
Restrictions d'exploitation visant à l'atténuation des nuisances phoniques
Noise abatement procedures

2.3.3 A l'arrivée :

- sur un poste de stationnement équipé de moyens de substitution fixes ou mobile en électricité et en climatisation-chauffage, l'utilisation de l'APU est limitée à 5 minutes plus le temps de branchement après l'heure réelle d'arrivée au point de stationnement ;
- sur un poste non équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, l'utilisation de l'APU est limitée à 30 mn ou au temps nécessaire au débarquement des passagers, aux opérations de déchargement des soutes ainsi qu'aux opérations liées à la touchée.

2.3.4 Le commandant de bord peut déroger aux durées fixées aux points 2.3.2 et 2.3.3 lorsque des motifs de sécurité le justifient.

2.3.5 En cas de procédure d'alerte à la pollution atmosphérique, Aéroports de Paris informe les exploitants et les assistants en escale afin que les équipages limitent au maximum l'utilisation de l'APU.

3 RESTRICTIONS APPLICABLES EN MATIERE DE CIRCULATION AERIENNE

3.1 Approche à vue

L'approche à vue telle que décrite dans le RCA 1.5.5 n'est pas autorisée de jour comme de nuit.

2.3.3 For arriving flights :

- on parking stands equipped with fixed or mobile alternative means for power and air conditioning, the use of APU is limited to 5 minutes plus the time required to connect to these means, after the time of arrival at the parking stand;
- on parking stands not equipped with such alternative means, the use of APU is limited to 30 minutes or the required time to disembark all passengers, offload the cargo haul and perform all operations related to the arrival.

2.3.4 The captain may waive the durations specified on 2.3.2 and 2.3.3 for safety reasons.

2.3.5 In case of air pollution alerts, Aéroports de Paris will inform all operators and handling agents so that the crew can limit the use of APU as much as possible.

3 AIR TRAFFIC APPLICABLE RESTRICTIONS

3.1 Visual approach

Visual approach as described in RCA 1.5.5 is not allowed by day or at night.

PARIS LE BOURGET
Fréquences / Frequencies

Avertissement : Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance. Une fréquence peut alors être remplacée par une autre des caractéristiques équivalentes.

Caution: The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work. A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.

PARIS LE BOURGET

ATIS LE BOURGET		120.0
TWR LE BOURGET	Prévol / Preflight	121.950
	Sol / Ground	121.9
	Tour / Tower	118.925 - 118.4 (s)

PARIS CHARLES DE GAULLE

APP DE GAULLE	Départ / Departure	OPALE - ATREX - NURMO - EVX - RANUX	124.355 - 126.575 (s)
		DIKOL - LANVI - BUBLI - BAXIR	131.2 - 126.575 (s)
		AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI	
		PILUL - LGL - PTV	133.380 - 126.575 (s)
		MONOT - DORDI	
	Approche / Approach	MOPAR - MOBRO - LORNI - VEBEK	121.155 - 136.275 - 126.575 (s)
		OKABO - BANOX	125.830 - 136.275 - 126.575 (s)
	Transit / Transit	ACFT à l'arrivée ou au départ de	119.850
		On arrival or on departure of	
		LFOB - LFPC - LFPT	

PARIS ORLY

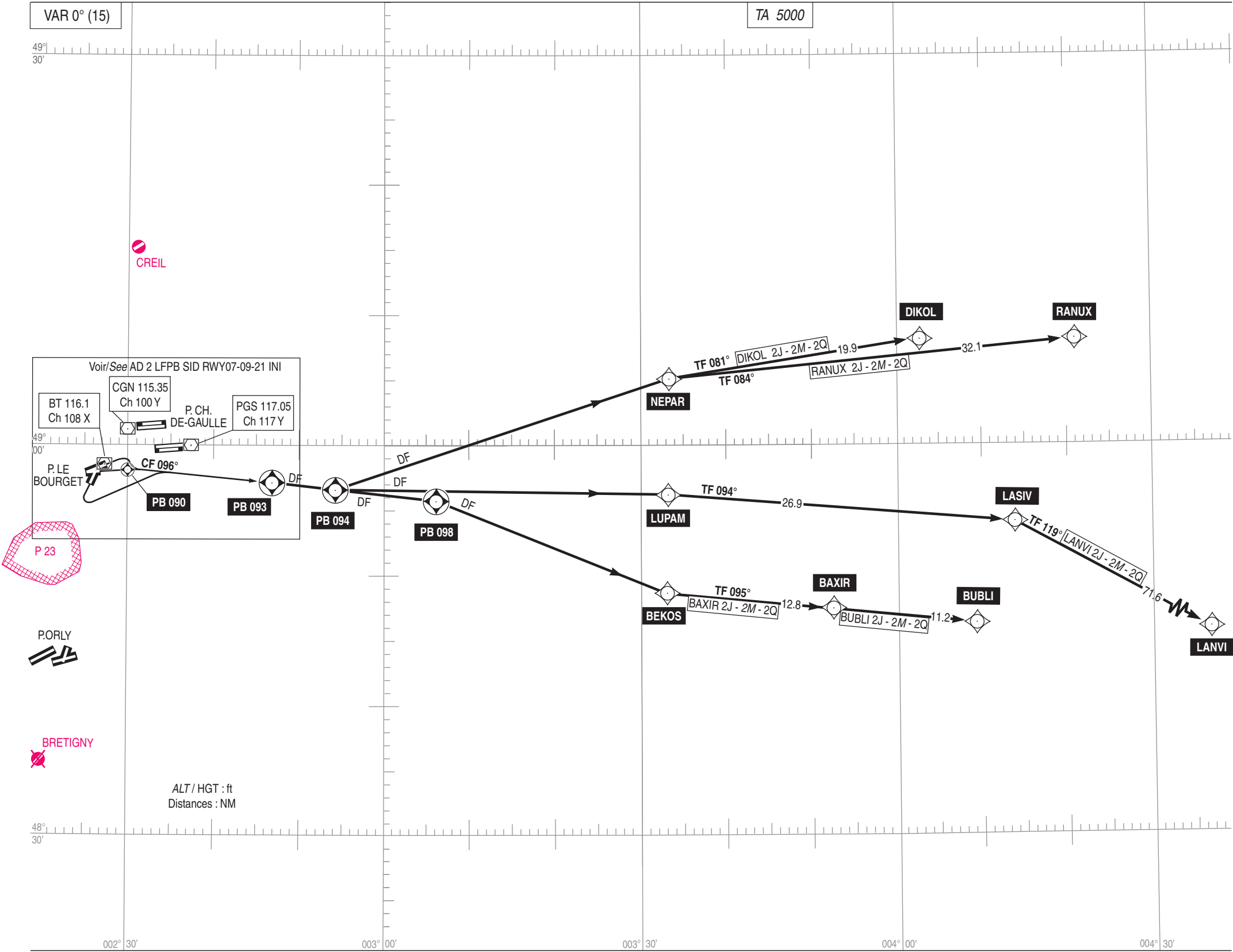
PARIS ORLY	Départ / Departure	127.750 - 128.375 (s)
	Approche / Approach	123.875 - 124.450 - 118.850 (s)

SEINE

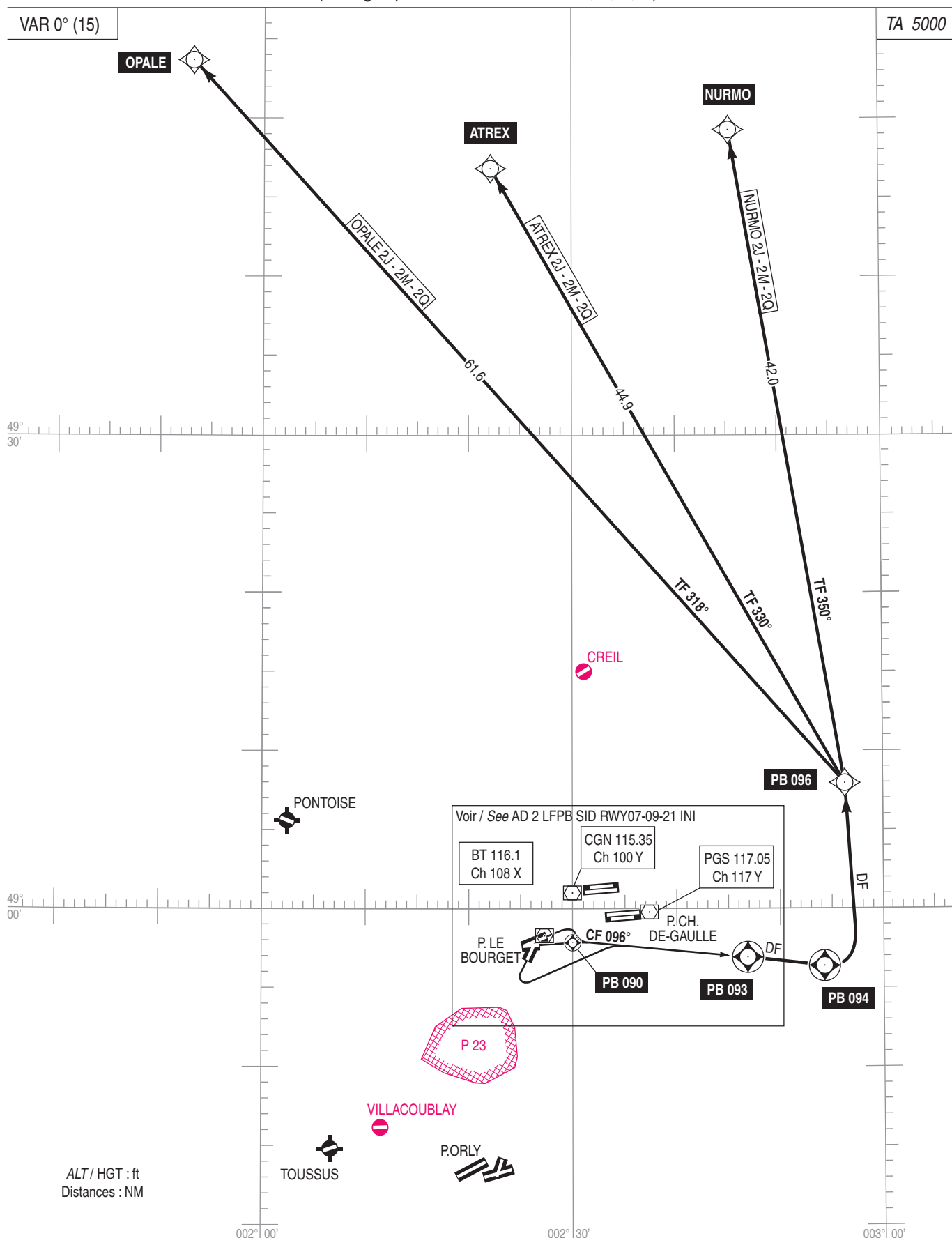
ATIS SEINE		128.175
APP SEINE	Approche / Approach	118.050 - 121.650 - 134.3

PARIS LE BOURGET
SID RNAV (GNSS - DME / DME)
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*FL > 195*)
RWY 09 (2J - 2M) - RWY 07 - 21 (2Q)
RANUX - LANVI* - BUBLI
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*115 < FL < 195*)
RWY 09 (2J - 2M) - RWY 07 - 21 (2Q)
DIKOL - BAXIR
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

* Réacteurs uniquement / *Jets only*

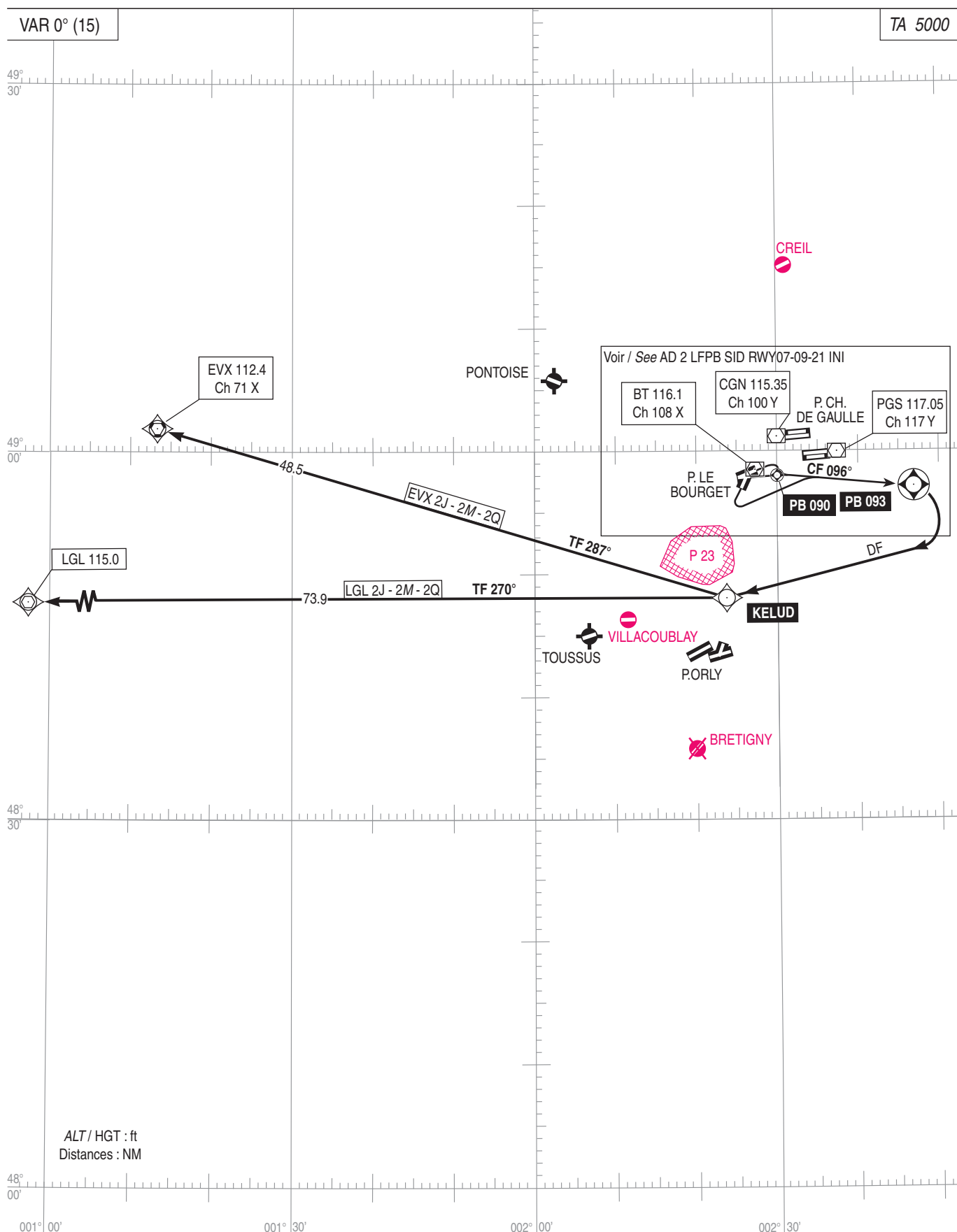


PARIS LE BOURGET
SID RNAV (GNSS - DME / DME)
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL > 115)
RWY 09 (2J - 2M) - RWY 07 - 21 (2Q)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)



[illegible]

PARIS LE BOURGET
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL > 115)
RWY 09 (2J - 2M) - RWY 07 - 21 (2Q)
LGL - EVX
(Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)



PARIS LE BOURGET

Itinéraires normalisés de liaison RWY 07 - 09 - 21 (POGO)

Connecting routings RWY 07 - 09 - 21 (POGO)

Fréquences : voir AD 2 LFPB COM 1, AD 2 LFPN COM 1,
AD 2 LFPV COM 1, AD 2 LFOB ADC 01 et AD 2 LFPC ADC 01Frequencies : see AD 2 LFPB COM 1, AD 2 LFPN COM 1,
AD 2 LFPV COM 1, AD 2 LFOB ADC 01 and AD 2 LFPC ADC 01

LFPG Est /East - LFPO Est /East

LFPG Est /East - LFPO Ouest /West

VAR 0° (15)

TA 5000

49°
30'49°
00'48°
30'

002° 00

Mouvements simultanés avec LFPG / Simultaneous movements with LFPG :

Attention particulière - Départs 09 de Paris Le Bourget.
Suivre rigoureusement l'axe de piste (RM 085°) jusqu'à D 2.6 BT avant d'intercepter
et de suivre le RDL 096° BT (RM 096°).
Appliquer les consignes définies en AD 2 LFPB TEXT 1 § 2.3.

Special caution - departures 09 of Paris Le Bourget.
Track strictly RWY center line (MAG 085°) until D 2.6 BT before intercepting
and following RDL 096° BT (MAG 096°).
Apply the instructions defined in AD 2 LFPB TEXT 1 § 2.3.

CONSIGNES PANNE RADIO OB 2J - OB 2M - PC 2J - PC 2M
RADIO FAILURE INSTRUCTIONS OB 2J - OB 2M - PC 2J - PC 2M
Afficher 7600. Continuer sur l'itinéraire "POGO" à la dernière altitude
assignée jusqu'à la descente.
Squawk 7600. Proceed via "POGO" routing at the last assigned altitude
until the point descent.

Départs parallèles simultanés
Parallel simultaneous departures
PARIS CHARLES DE GAULLE

HOL 315

EPERNON

EPR 115.65

Ch 103 Y

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6.5 EPR

297°

RM 026°

064°

088°

269° TSU

244° TSU

242° TSU

6

PTV - MONOT - DORDI



PARIS LE BOURGET
Départs initiaux / Initial departures
SID RNAV : RWY 09 (2J - 2M) - RWY 07 - 21 (2Q)
SID CONV : RWY 07 - 09 - 21 (2J - 2M)

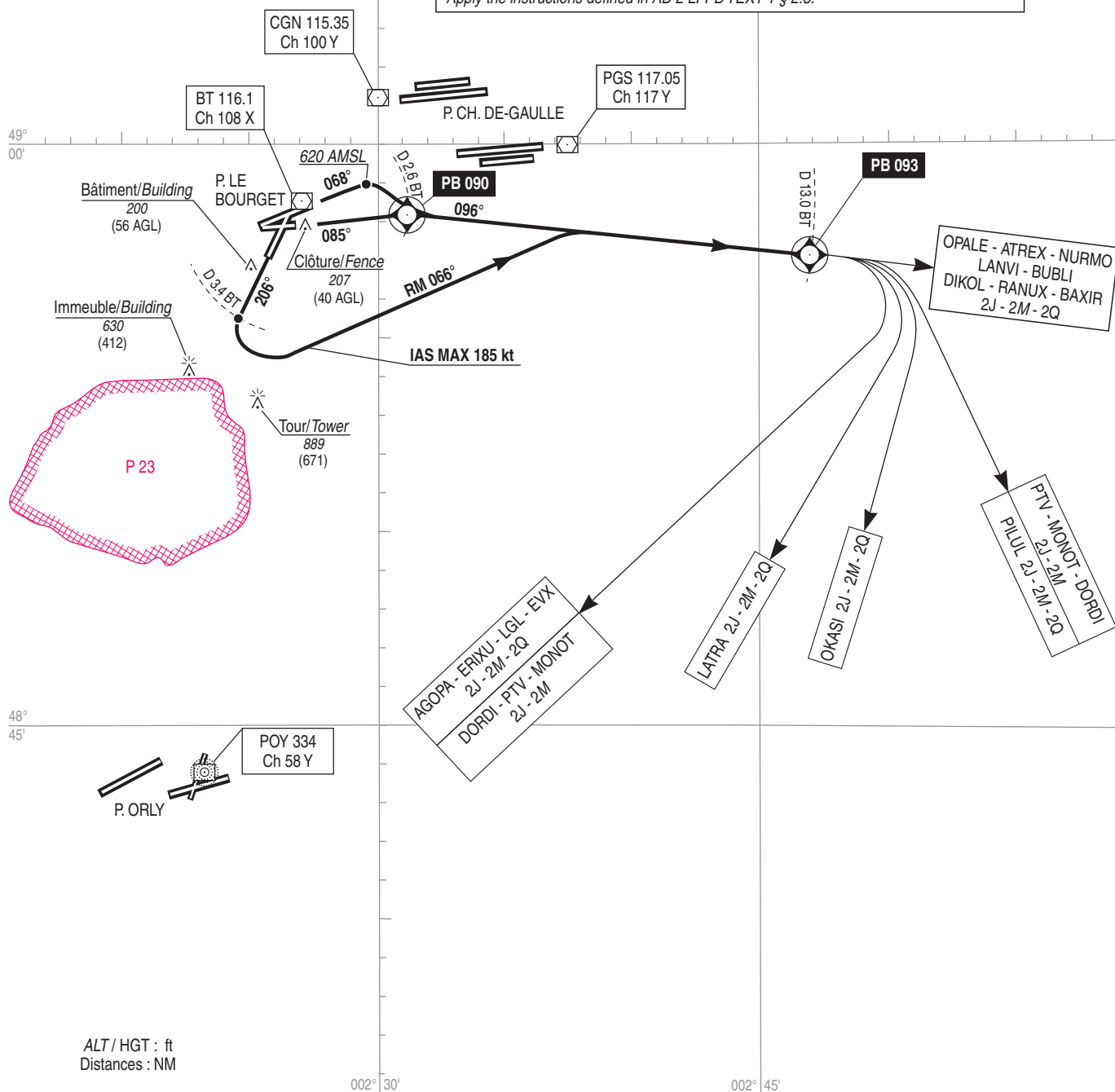
VAR 0° (15)

TA 5000

Mouvements simultanés avec LFPG / Simultaneous movements with LFPG :

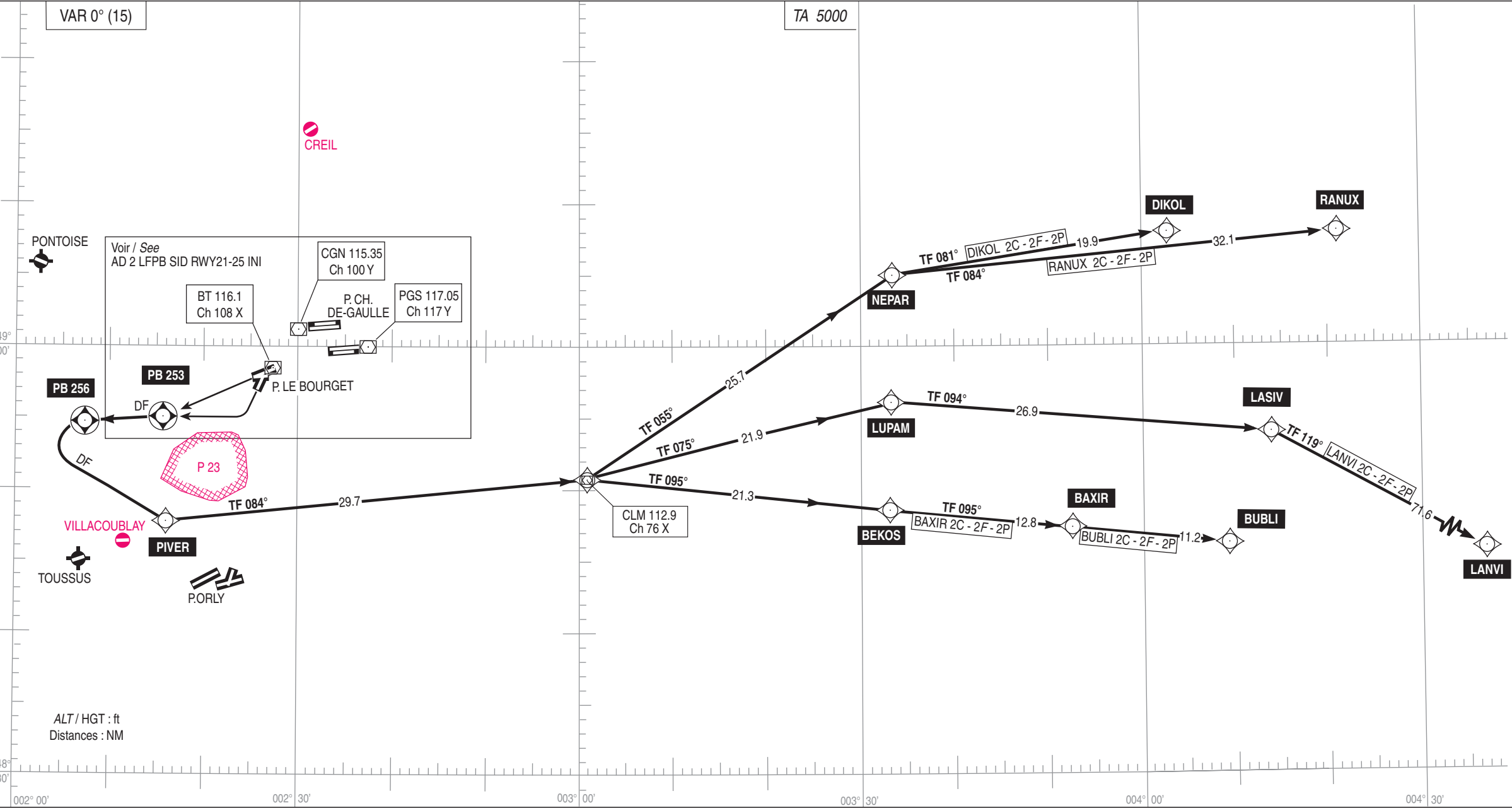
Attention particulière - Départs 09 de Paris Le Bourget.
Suivre rigoureusement l'axe de piste (RM 085°) jusqu'à D 2.6 BT (PB090 - WP à survoler).
Appliquer les consignes définies en AD 2 LFPB TEXT 1 § 2.3.

Special caution - departures 09 of Paris Le Bourget.
Track strictly RWY center line (MAG 085°) until D 2.6 BT (PB090 - WP fly-over.)
Apply the instructions defined in AD 2 LFPB TEXT 1 § 2.3.

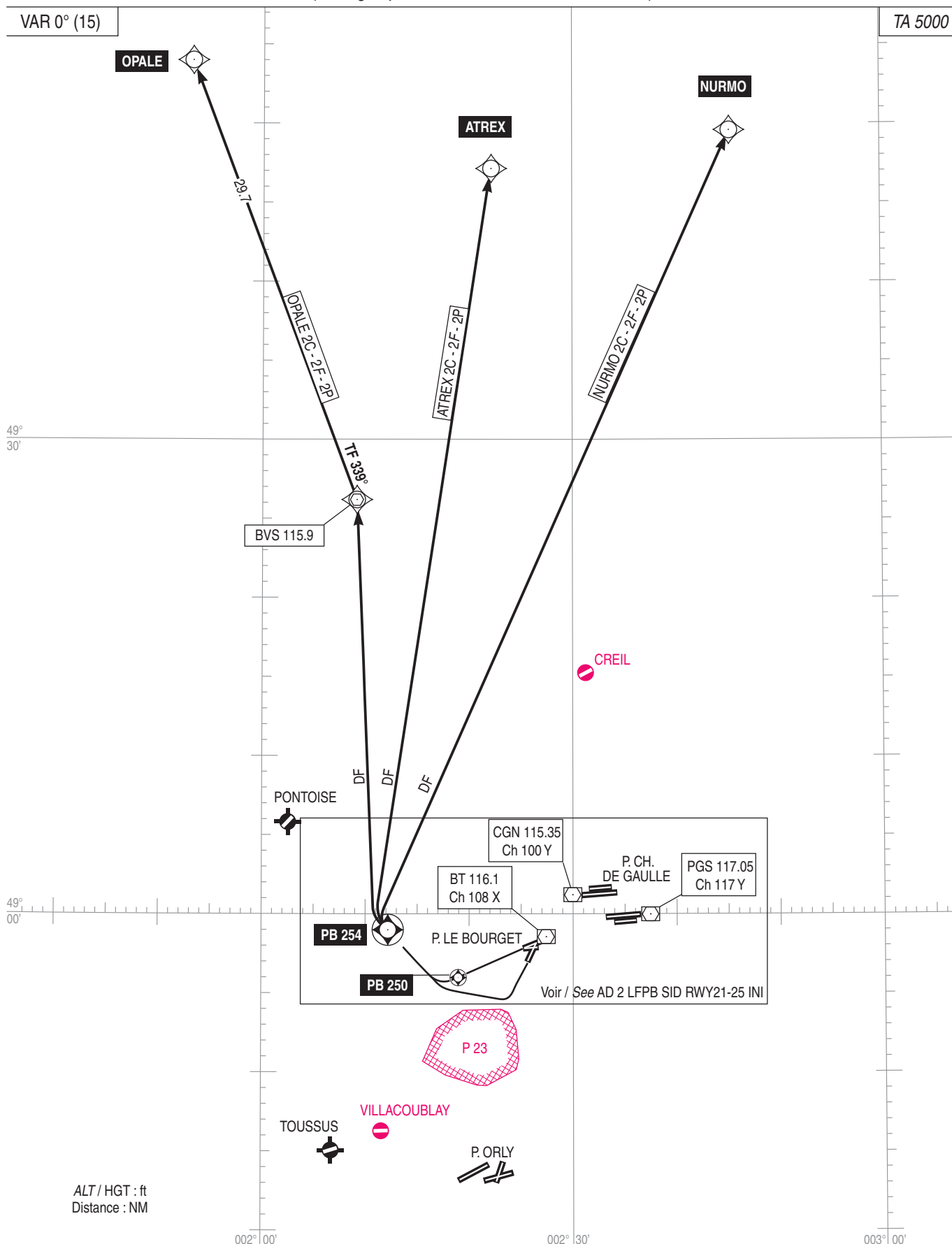


PARIS LE BOURGET
SID RNAV (GNSS - DME / DME)
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*FL > 195*)
RWY 25 (2C - 2F) - RWY 21 (2P)
RANUX - LANVI* - BUBLI
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*115<FL < 195*)
RWY 25 (2C - 2F) - RWY 21 (2P)
DIKOL - BAXIR

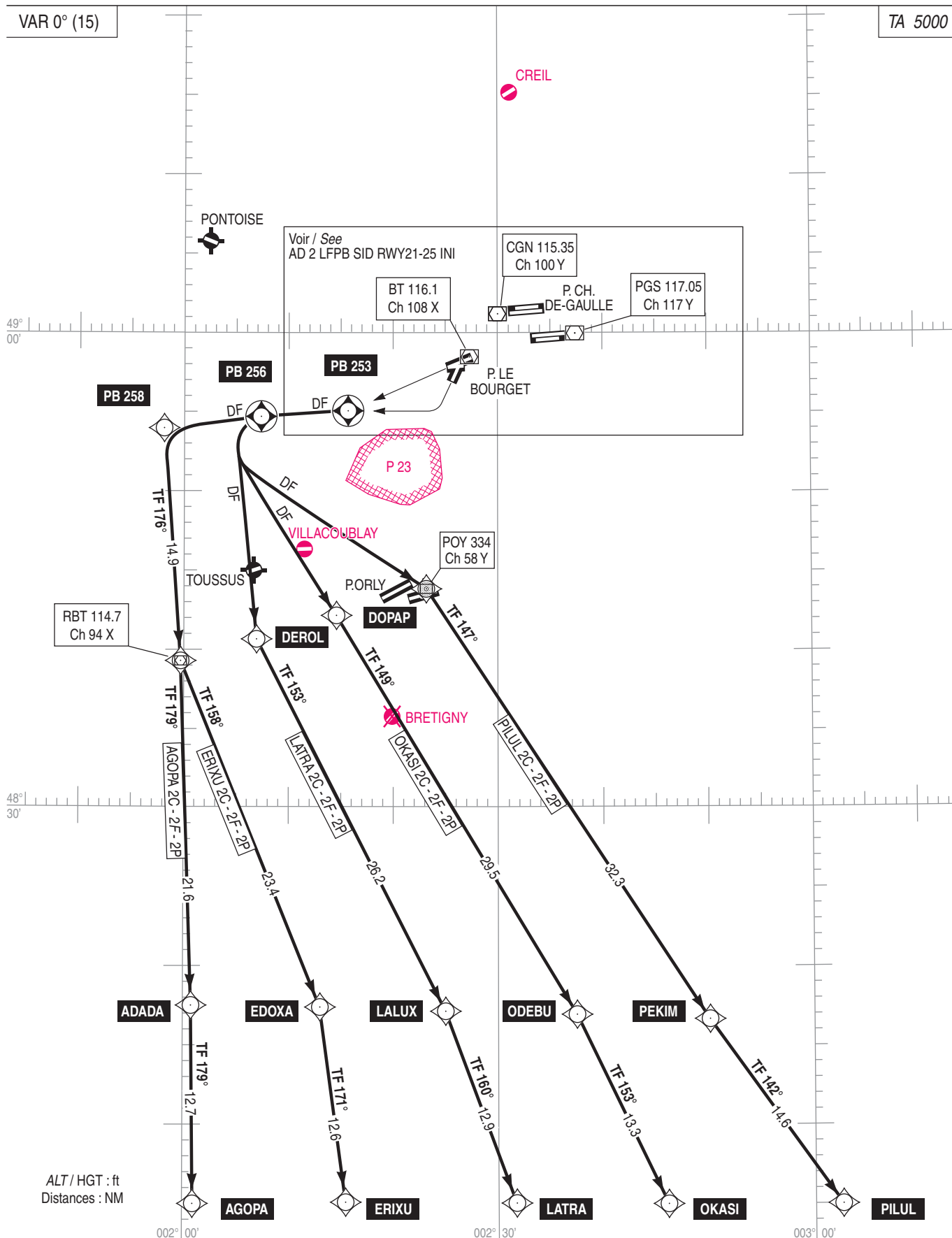
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D) * Réacteurs uniquement / *Jets only*



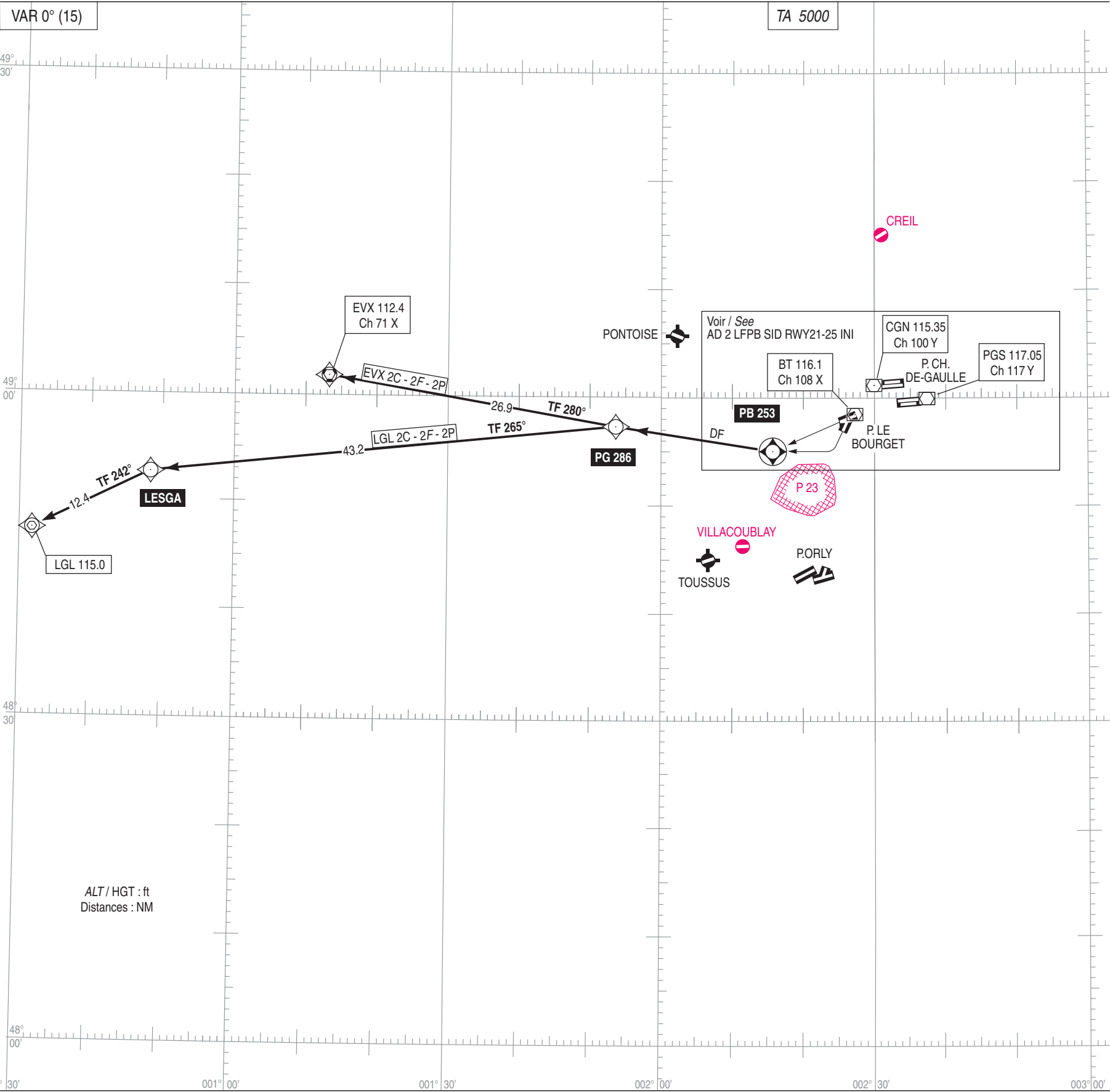
PARIS LE BOURGET
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL > 115)
RWY 25 (2C - 2F) - RWY 21 (2P)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)



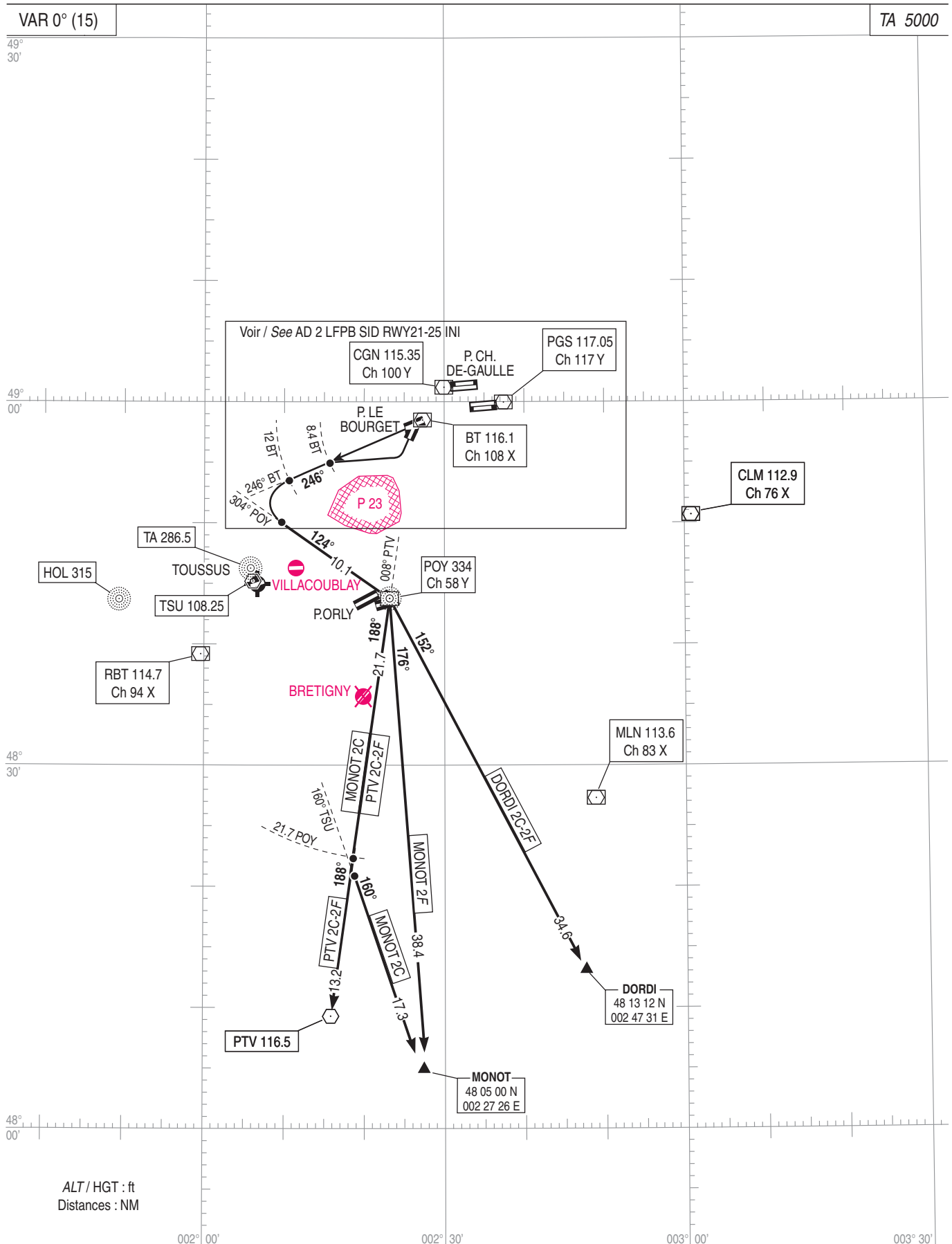
PARIS LE BOURGET
SID RNAV (GNSS - DME / DME)
Réacteurs / Jets (FL > 195)
RWY 25 (2C - 2F) - RWY 21 (2P)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

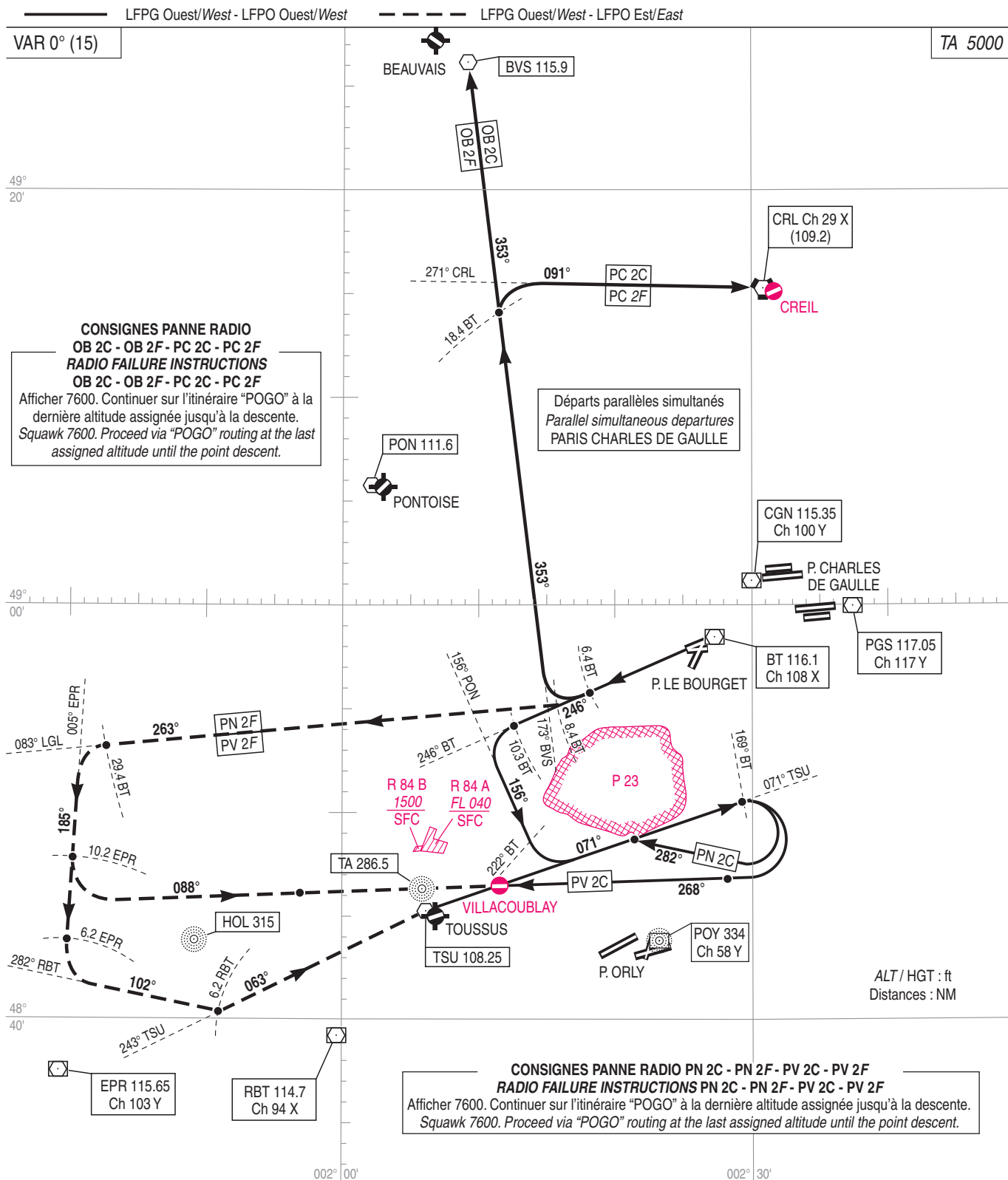


PARIS LE BOURGET
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs et Hélices /Jets and Propellers (FL > 115)
RWY 25 (2C - 2F) - RWY 21 (2P)
LGL - EVX
(Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)



PARIS LE BOURGET
SID CONV Réacteurs / Jets (FL < 195) - Hélices / Propellers (Tous / All FL)
LFPB RWY 21 - 25 (2C - 2F)
PTV - MONOT - DORDI



PARIS LE BOURGET
Itinéraires normalisés de liaison RWY 21 - 25 (POGO)
*Connecting routings RWY 21 - 25 (POGO)*Fréquences : voir AD 2 LFPB COM 1, AD 2 LFPN COM 1
AD 2 LFPV COM 1, AD 2 LFOB ADC 01 et AD 2 LFPC ADC 01Frequencies : see AD 2 LFPB COM 1, AD 2 LFPN COM 1
AD 2 LFPV COM 1, AD 2 LFOB ADC 01 and AD 2 LFPC ADC 01

Consignes particulières : Voir AD 2 LFPB TEXT - POGO
Départs initiaux : Voir AD 2 LFPB SID RWY21-25 INI
- Nuisances : Appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : IAS ≤ 220 kt.
- Pente : Si pente non spécifiée, respecter pente 5.5% MNM.
● Suite procédure APCH : Voir carte AD 2 LFPB IAC FNA.

Specific instructions : See AD 2 LFPB TEXT - POGO
Initial departures : See AD 2 LFPB SID RWY21-25 INI
- Noise pollution : Comply with noise abatement procedures.
- Speed : IAS ≤ 220 kt.
- Gradient : If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.
● Next APCH procedure : See AD 2 LFPB FNA IAC.

PARIS LE BOURGET
Départs initiaux / Initial departures
SID RNAV : RWY 25 (2C - 2F) - RWY 21 (2P)
SID CONV : RWY 21 - 25 (2C - 2F)

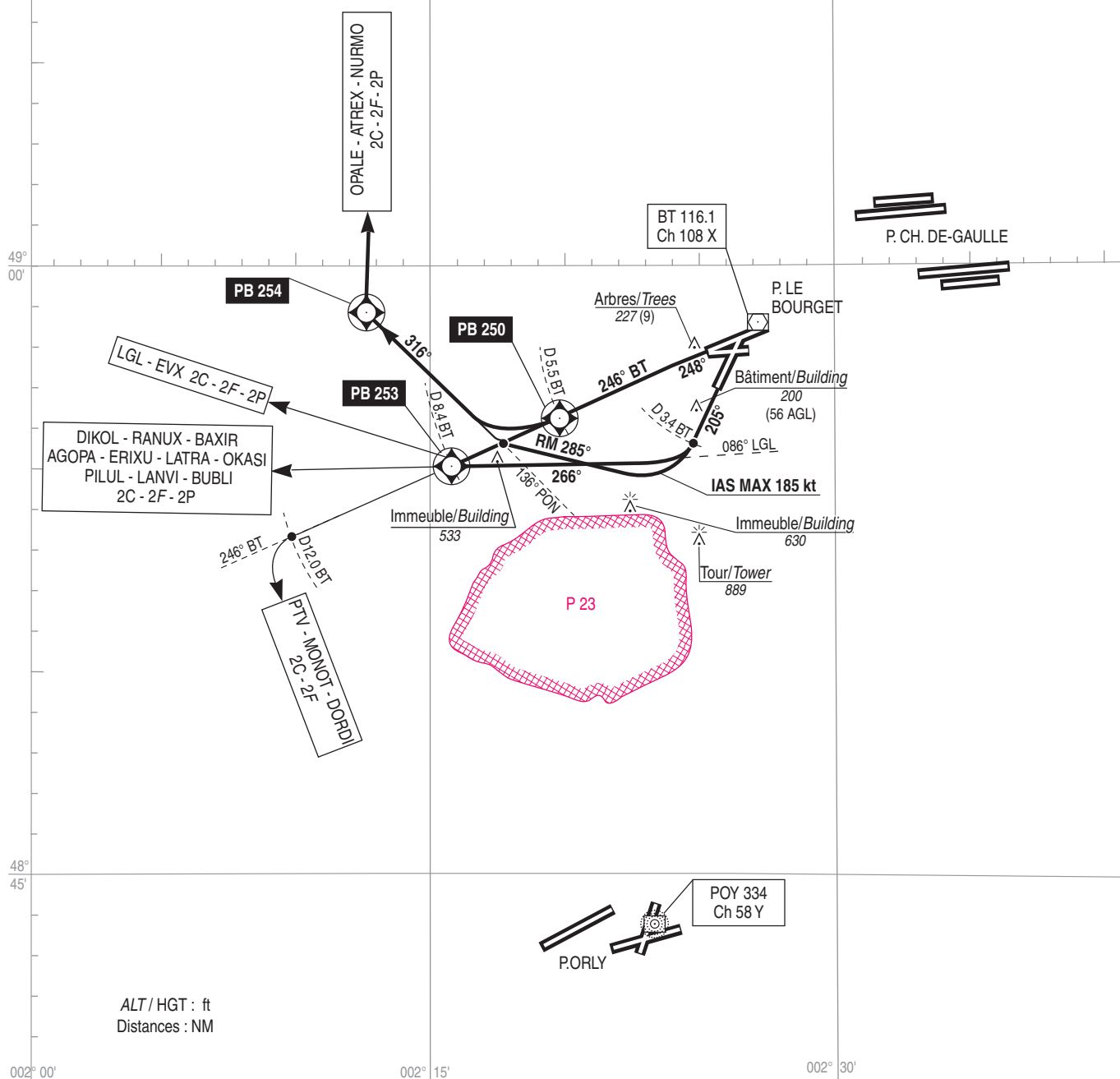
VAR 0° (15)

TA 5000

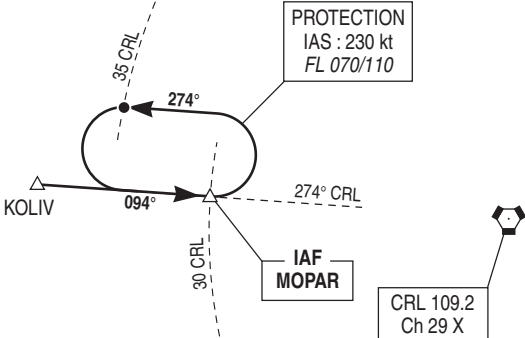
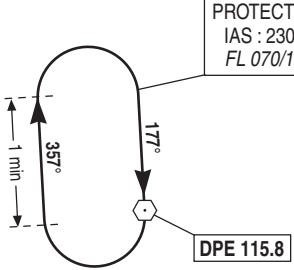
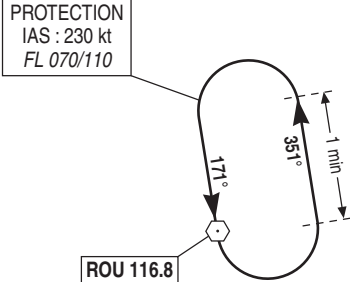
Mouvements simultanés avec LFPG / Simultaneous movements with LFPG :

Attention particulière - Départs 25 de Paris Le Bourget vers OPALE ATREX NURMO.
Suivre rigoureusement le RDL 246° BT (RM 246°) jusqu'à D 5.5 BT (PB250 - WP à survoler).
Appliquer les consignes définies en AD 2 LFPB TEXT 1 § 2.4.

*Special caution - departures 25 of Paris Le Bourget to OPALE ATREX NURMO.
Track strictly RDL 246° BT (MAG 246°) until D 5.5 BT (PB250 - WP fly-over).
Apply the instructions defined in AD 2 LFPB TEXT 1 § 2.4.*



ATTENTES CONVENTIONNELLES
Conventional Holdings

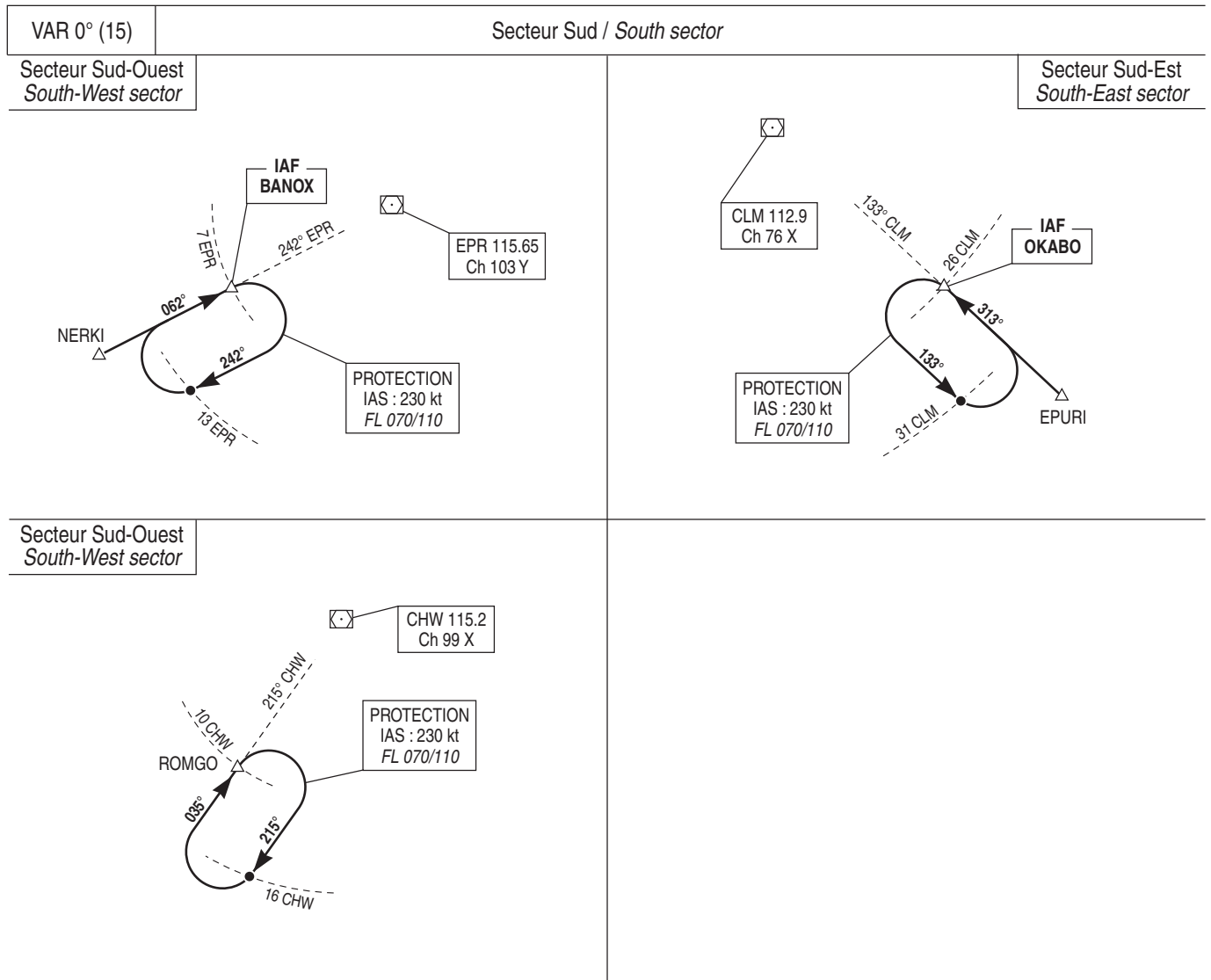
VAR 0° (15)		Secteur Nord / North sector	
Secteur Nord-Ouest <i>North-West sector</i>			Secteur Nord-Est <i>North-East sector</i>
Secteur Nord-Ouest <i>North-West sector</i>			Secteur Nord-Est <i>North-East sector</i>
Secteur Nord-Ouest <i>North-West sector</i>			

- En l'absence de routes d'arrivée normalisée (STAR) et de procédures d'approche initiales (INA) conventionnelles, les aéronefs non équipés RNAV, en cas d'attente, seront guidés radar vers les circuits décrits ci-dessus.
- La rejoincte des axes d'approche finale à partir de l'IAF s'effectuera également sous guidage radar.
- Les entrées dans l'attente ne sont pas protégées car elles s'effectuent selon la branche de rapprochement.

- Due to lack of conventional standard arrival routes (STAR) and initial approach procedures (INA), in case of holding procedure, non RNAV equipped aircraft will be radar vectored towards above-mentioned patterns.
- Final approach axis joining up from IAF will be done by radar vectoring too.
- Holding entries are not protected as they are carried out according to the inbound leg.

ATTENTES CONVENTIONNELLES

Conventional Holdings



- En l'absence de routes d'arrivée normalisée (STAR) et de procédures d'approche initiales (INA) conventionnelles, les aéronefs non équipés RNAV, en cas d'attente, seront guidés radar vers les circuits décrits ci-dessus.
- La rejoincte des axes d'approche finale à partir de l'IAF s'effectuera également sous guidage radar.
- Les entrées dans l'attente ne sont pas protégées car elles s'effectuent selon la branche de rapprochement.
- Due to lack of conventionnal standard arrival routes (STAR) and initial approach procedures (INA), in case of holding procedure, non RNAV equipped aircraft will be radar vectored towards above-mentioned patterns.
- Final approach axis joining up from IAF will be done by radar vectoring too.
- Holding entries are not protected as they are carried out according to the inbound leg.

IAF : OKABO

TF : Track to Fix

49° 00'

48° 00'

004° 00'

005° 00'

OKABO
FL 070

IAF

133°

TF 313°

EPURI
FL 090

18.0

TF 313°

TRO 8E

TROYES
TRO 116.0

41.9

TF 008°

AVLON

MOULINS
MOU 116.7
Ch 114 X

51.8

TF 008°

MOU 8E

PIBAT

48.8

PIBAT 8E

PIBAT

TF 338°

AKONO
FL 260 MAX
IAS 280 kt MAX

28.7

TF 322°

BOLLY

12.2

TF 322°

ROLAMPONT
RLP 117.3
Ch 120 X

45.6

TF 284°

DIJON
DJL 111.45
Ch 51 Y

33.8

DJL 8E

LUVAL

42.0

TF 253°

EPL 8E

36.3

TF 268°

EPINAL
EPL 113.0

FL 150
IAS 250 kt MAX

ALT / HGT : ft
Distances : NM
Echelle / Scale : 1:1000000

See specific instructions STAR described on AD 2 LFPB TEXT.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE : Squawk 7600.

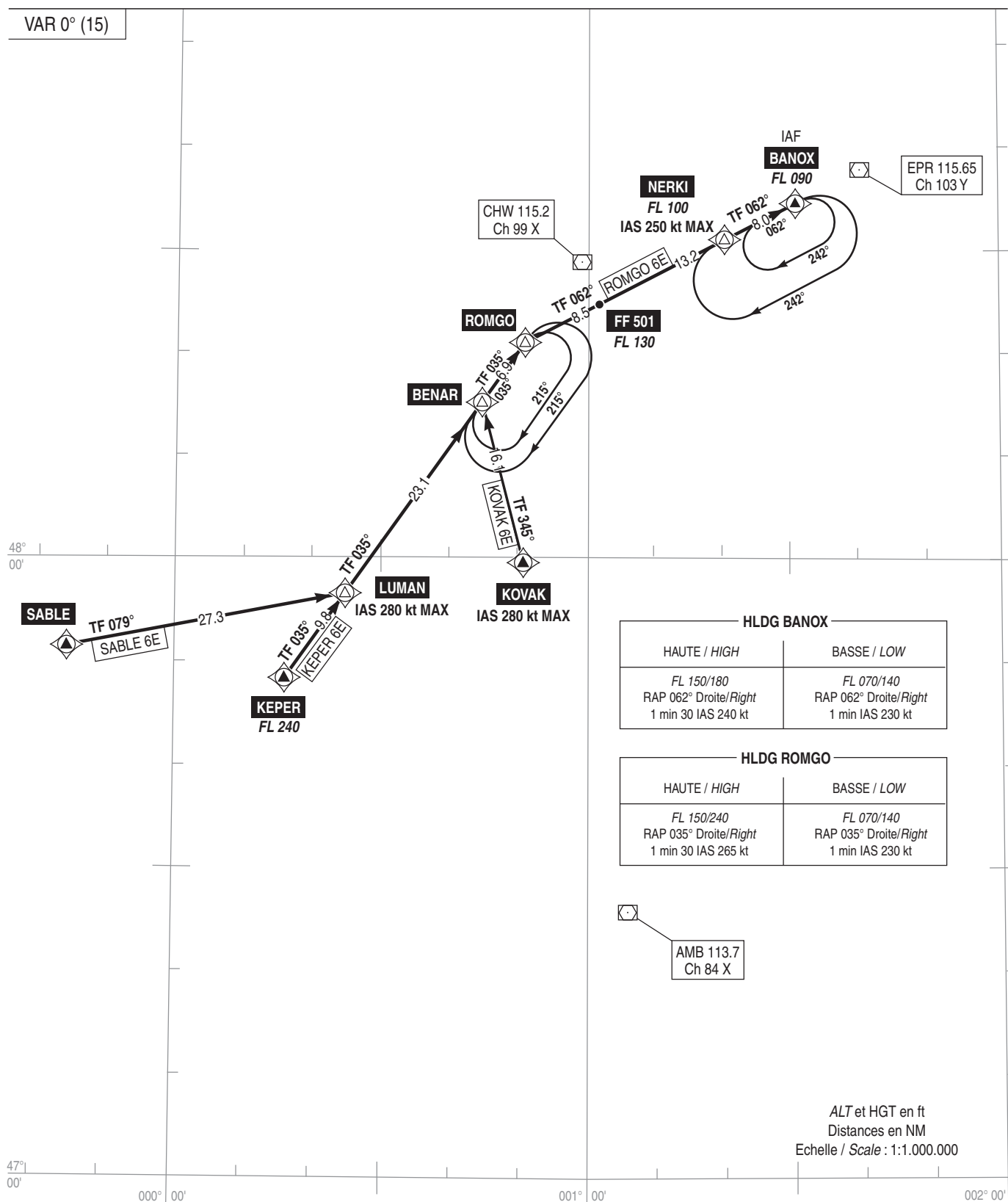
PARIS LE BOURGET
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
RWY 07 (6E)
KEPER - KOVAK - SABLE - ROMGO
 (Protégées pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

IAF : BANOX

ATIS LE BOURGET 120.0

TF : Track to Fix

VAR 0° (15)



Voir consignes particulières STAR AD2 LFPB TEXT.

See specific instructions STAR described on AD2 LFPB TEXT.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION : Afficher 7600 .

RADIOCOMMUNICATION FAILURE : Squawk 7600.

PARIS LE BOURGET
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 07 (7E)
MATIX - MOPIL - RENSA
(Protégées pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

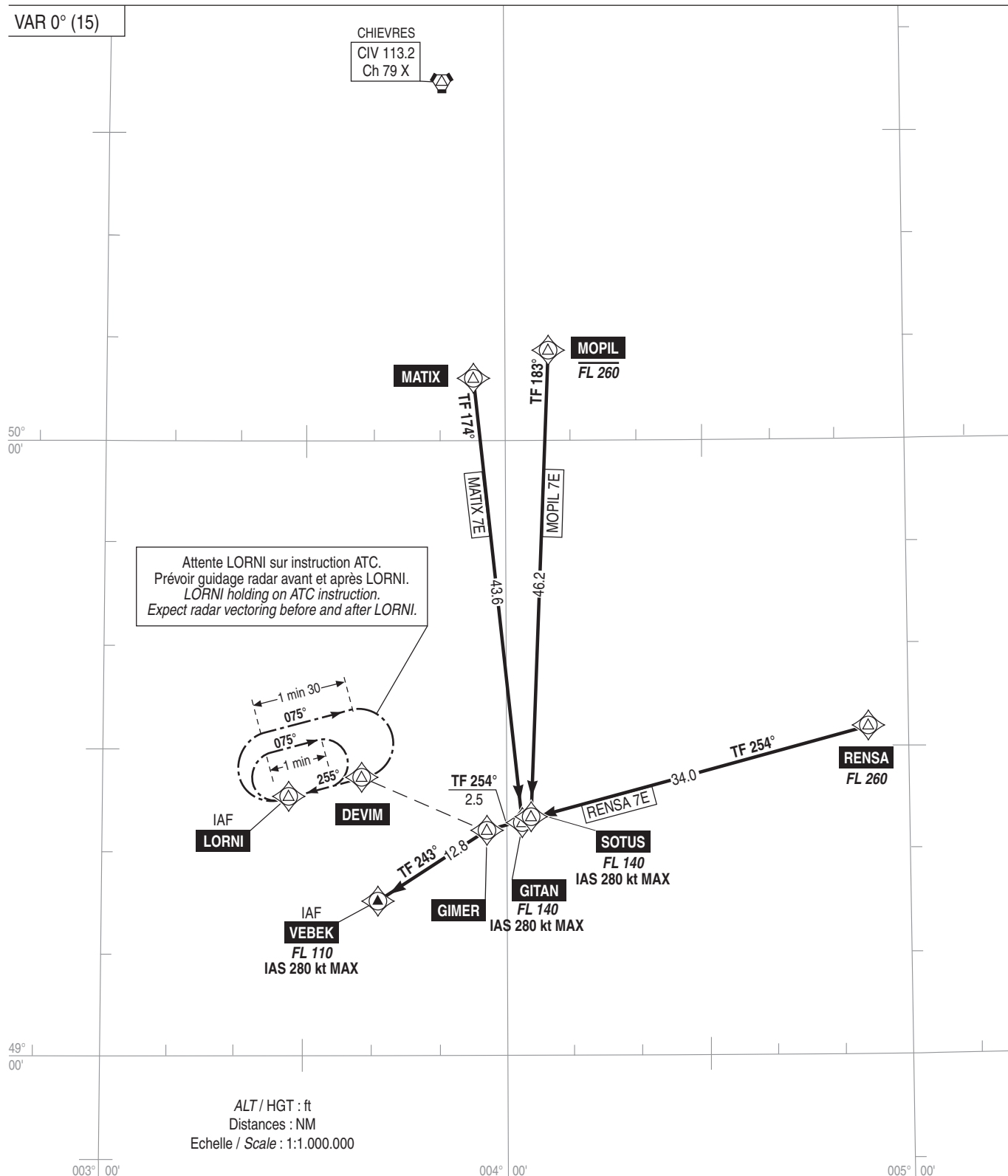
IAF : VEBEK / LORNI *

ATIS LE BOURGET : 120.0

TF : Track to Fix

* IAF LORNI : uniquement si attente prévue
if holding pattern scheduled only

← Sur instruction ATC
On ATC instruction



Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPB TEXT.

See special instructions STAR described on AD 2 LFPB TEXT.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Afficher 7600.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Squawk 7600.

PARIS LE BOURGET
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 07 (7E)
PEXIR - VELOL

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

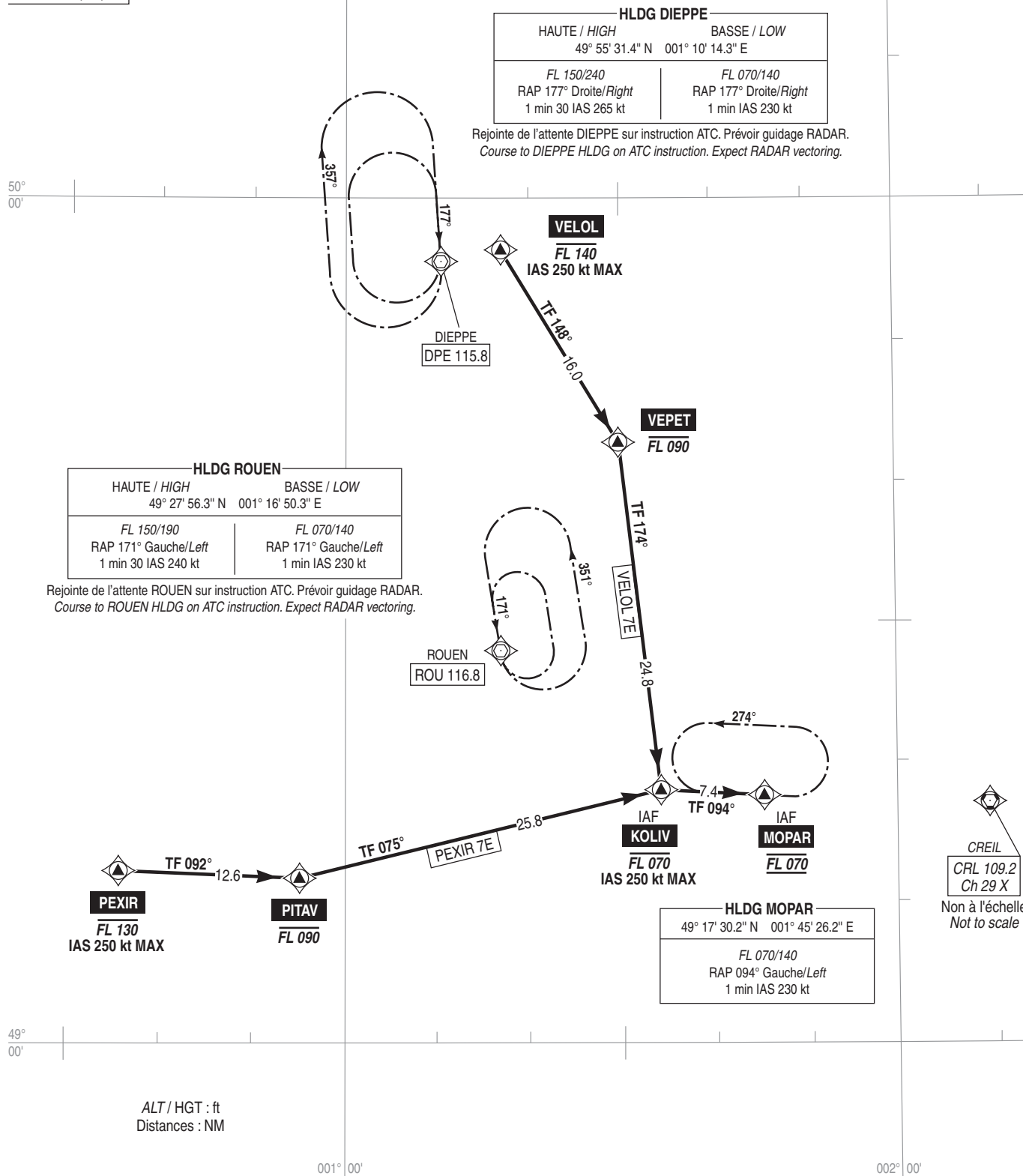
IAF : KOLIV / MOPAR*

ATIS LE BOURGET : 120.0

TF : Track to Fix

* IAF MOPAR : uniquement si attente prévue
if holding pattern scheduled only

VAR 0° (15)



Voir consignes particulières STAR AD2 LFPB TEXT.

See special instructions STAR described on AD2 LFPB TEXT.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Afficher 7600 .

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Squawk 7600.

IAF : OKABO

TF : Track to Fix

FLIGHT PROFILE CHART

Legend:
 ALT / HGT : ft
 Distances : NM
 Echelle / Scale : 1:1000000

Waypoints and Data:

- OKABO** (IAF): FL 070
- EPURI**: FL 080
- BOLLY**: FL 130, IAS 250 kt MAX
- AKONO**: FL 260 MAX, IAS 280 kt MAX
- EPINAL**: EPL 113.0

Route Details:

- Segment 1:** OKABO to EPURI (Distance: 18.0 NM, TF 313°, TRO 8W)
- Segment 2:** EPURI to BOLLY (Distance: 12.2 NM, TF 322°, TRO 8W)
- Segment 3:** BOLLY to AKONO (Distance: 28.7 NM, TF 322°, DJL 8W)
- Segment 4:** AKONO to EPINAL (Distance: 36.3 NM, TF 268°, EPL 8W)
- Segment 5:** BOLLY to LUVAL (Distance: 42.0 NM, TF 253°)
- Segment 6:** LUVAL to EPINAL (Distance: 36.3 NM, TF 268°, EPL 8W)
- Segment 7:** BOLLY to ROLAMPONT (Distance: 45.6 NM, TF 284°, RLP 8W)
- Segment 8:** ROLAMPONT to EPINAL (Distance: 36.3 NM, TF 268°, EPL 8W)
- Segment 9:** BOLLY to AVLON (Distance: 41.9 NM, TF 008°, MOU 8W)
- Segment 10:** AVLON to MOULINS (Distance: 51.8 NM, TF 008°, MOU 8W)
- Segment 11:** MOULINS to PIBAT (Distance: 48.8 NM, TF 338°, PIBAT 8W)
- Segment 12:** PIBAT to EPINAL (Distance: 33.8 NM, TF 322°, DJL 8W)

Altitude and Distance Markers:

- OKABO:** IAF, FL 070
- EPURI:** FL 080
- BOLLY:** FL 130, IAS 250 kt MAX
- AKONO:** FL 260 MAX, IAS 280 kt MAX
- EPINAL:** EPL 113.0
- AVLON:** MOU 116.7, Ch 114 X
- MOULINS:** MOU 116.7, Ch 114 X
- PIBAT:** PIBAT 8W
- ROLAMPONT:** RLP 117.3, Ch 120 X
- DJON:** DJL 111.45, Ch 51 Y

See specific instructions STAR described on AD2 LFPB TEXT.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE : Squawk 7600.

PARIS LE BOURGET

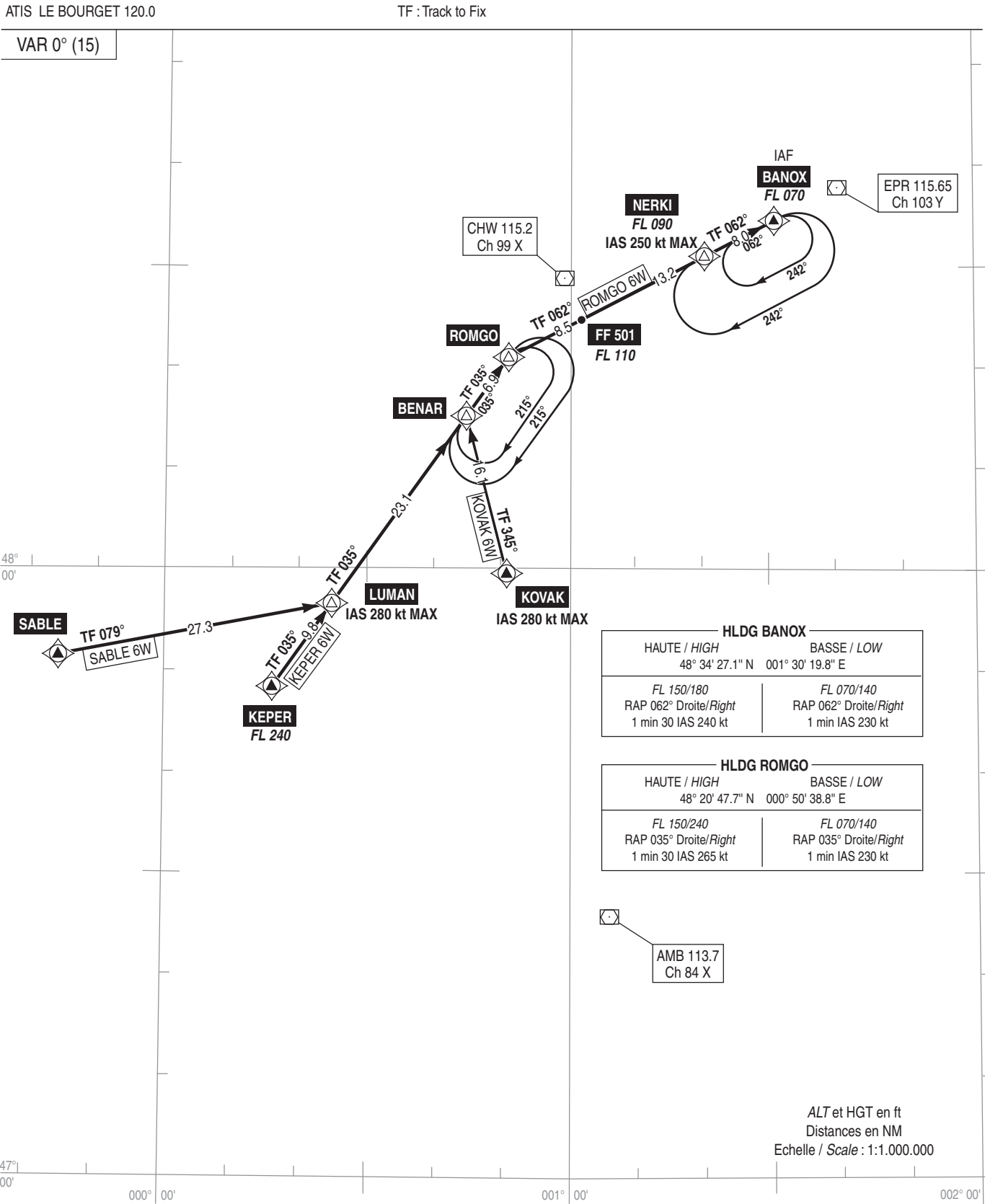
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers

RWY 25 - 27 (6W)

KEPER - KOVAK - SABLE - ROMGO

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

IAF : BANOX



Voir consignes particulières STAR AD2 LFPB TEXT.

See specific instructions STAR described on AD2 LFPB TEXT.

PANNE DE COMMUNICATION : Afficher 7600 .

RADIOCOMMUNICATION FAILURE : Squawk 7600.

PARIS LE BOURGET
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 25 - 27 (7W)
MATIX - MOPIL - RENSA

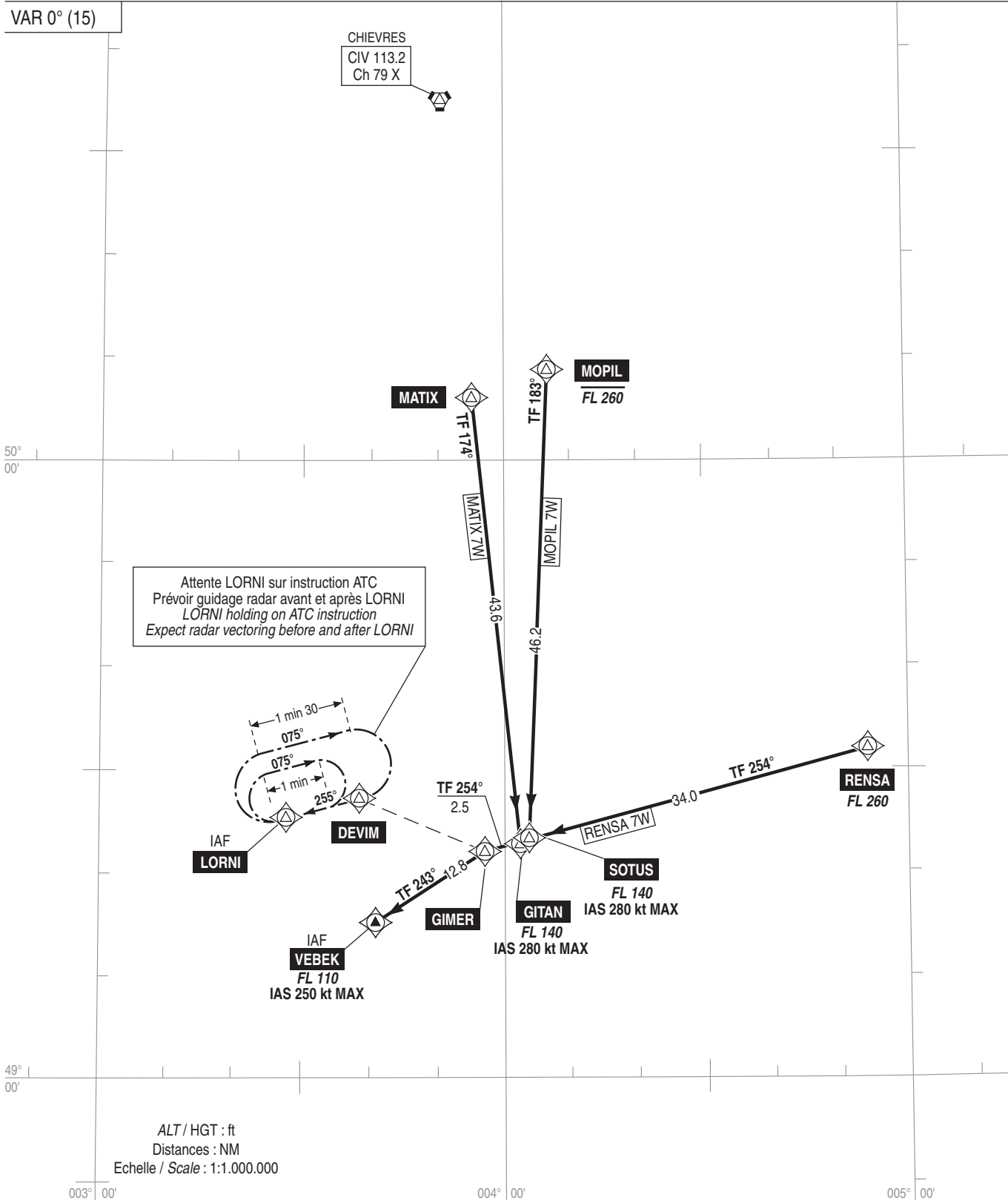
(Protégées pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

IAF : VEBEK / LORNI *

ATIS LE BOURGET 120.0

TF : Track to Fix

* IAF LORNI : uniquement si attente prévue
IAF LORNI : usable only if holding pattern scheduled



Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPB TEXT.

See specific instructions STAR described on AD 2 LFPB TEXT.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION : Afficher 7600.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE : Squawk 7600.

PARIS LE BOURGET
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 25 - 27 (7W)
PEXIR - VELOL

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

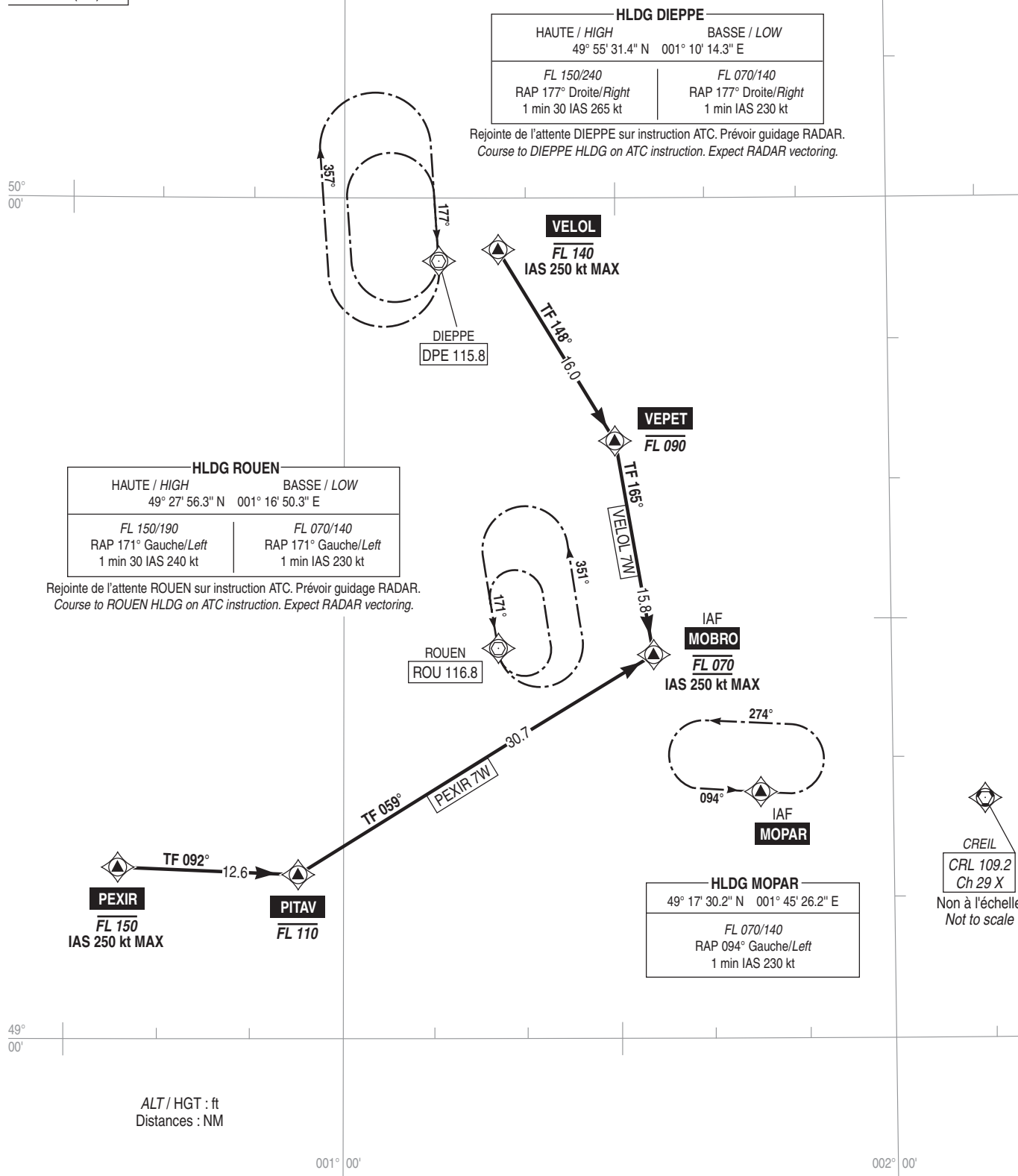
IAF : MOBRO / MOPAR*

ATIS LE BOURGET : 120.0

TF : Track to Fix

* IAF MOPAR : uniquement si attente prévue
if holding pattern scheduled only

VAR 0° (15)



Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPB TEXT.

See special instructions STAR described on AD2 LFPB TEXT.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Afficher 7600 .**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**
Squawk 7600.SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

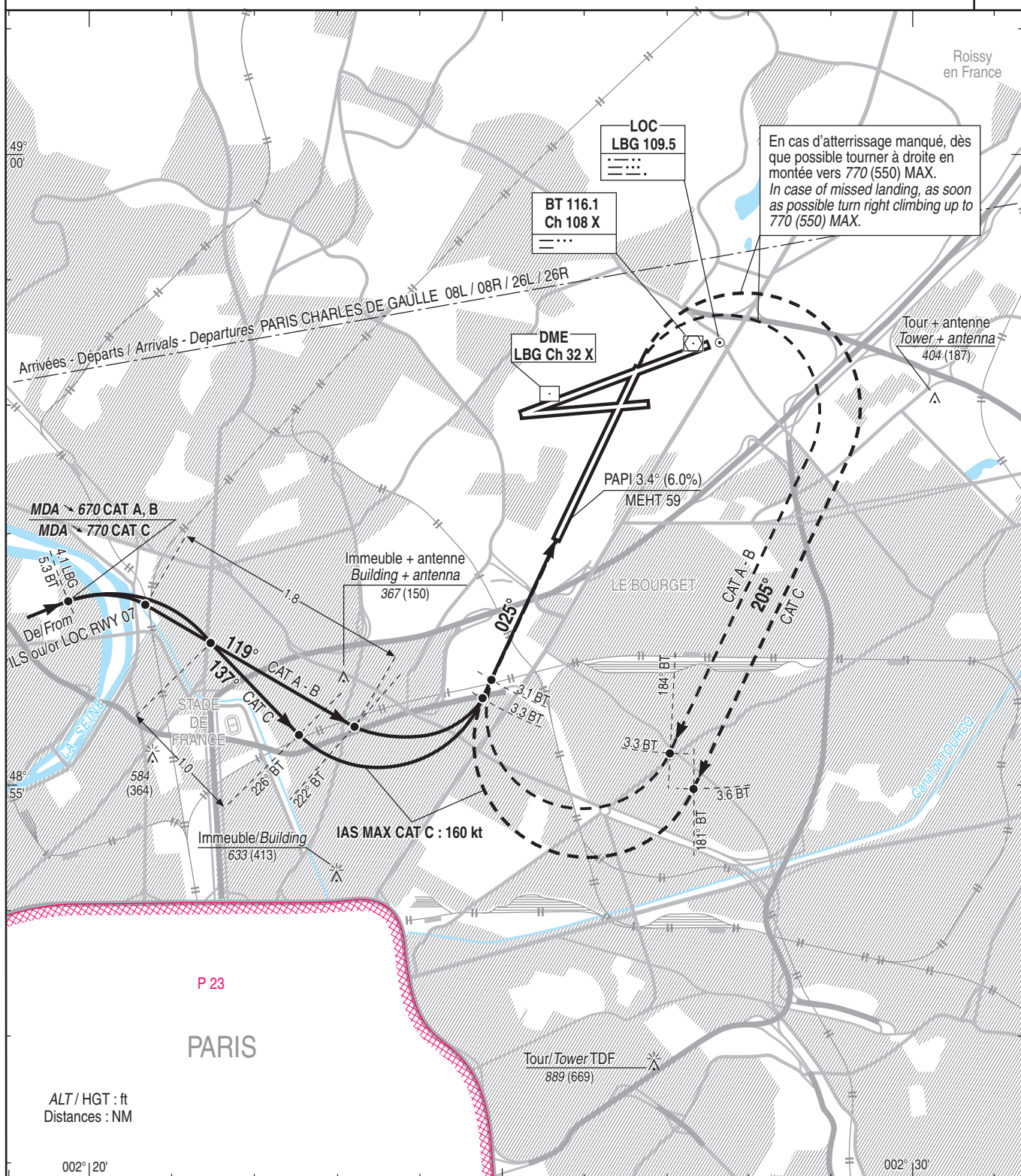
CAT A B C

ALT AD : 220 (8 hPa), DTHR : 144

PARIS LE BOURGET

VPT a RWY 03

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
0°
(15)

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres.

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT a		Observations / Remarks : Surface de protection obstacle du PAPI limitée à 7 km / OCS PAPI limited at 7 km. Procédure interdite pour CAT D / Procedure prohibited for CAT D.
	MDA (H)	VIS	
A	1460 (1240)	1500	CAT A, B : Descendre de la MDA vers 670 (450). Ne pas descendre en dessous de 670 (450) avant le début du segment d'alignement. Descend from MDA to 670 (450). Do not descend below 670 (450) before the beginning of straight line segment. CAT C : IAS MAX 160 kt. Descendre de la MDA vers 770 (550). Ne pas descendre en dessous de 770 (550) avant le début du segment d'alignement. MAX IAS 160 kt. Descend from MDA to 770 (550). Do not descend below 770 (550) before the beginning of straight line segment.
B		1600	
C		2400	

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

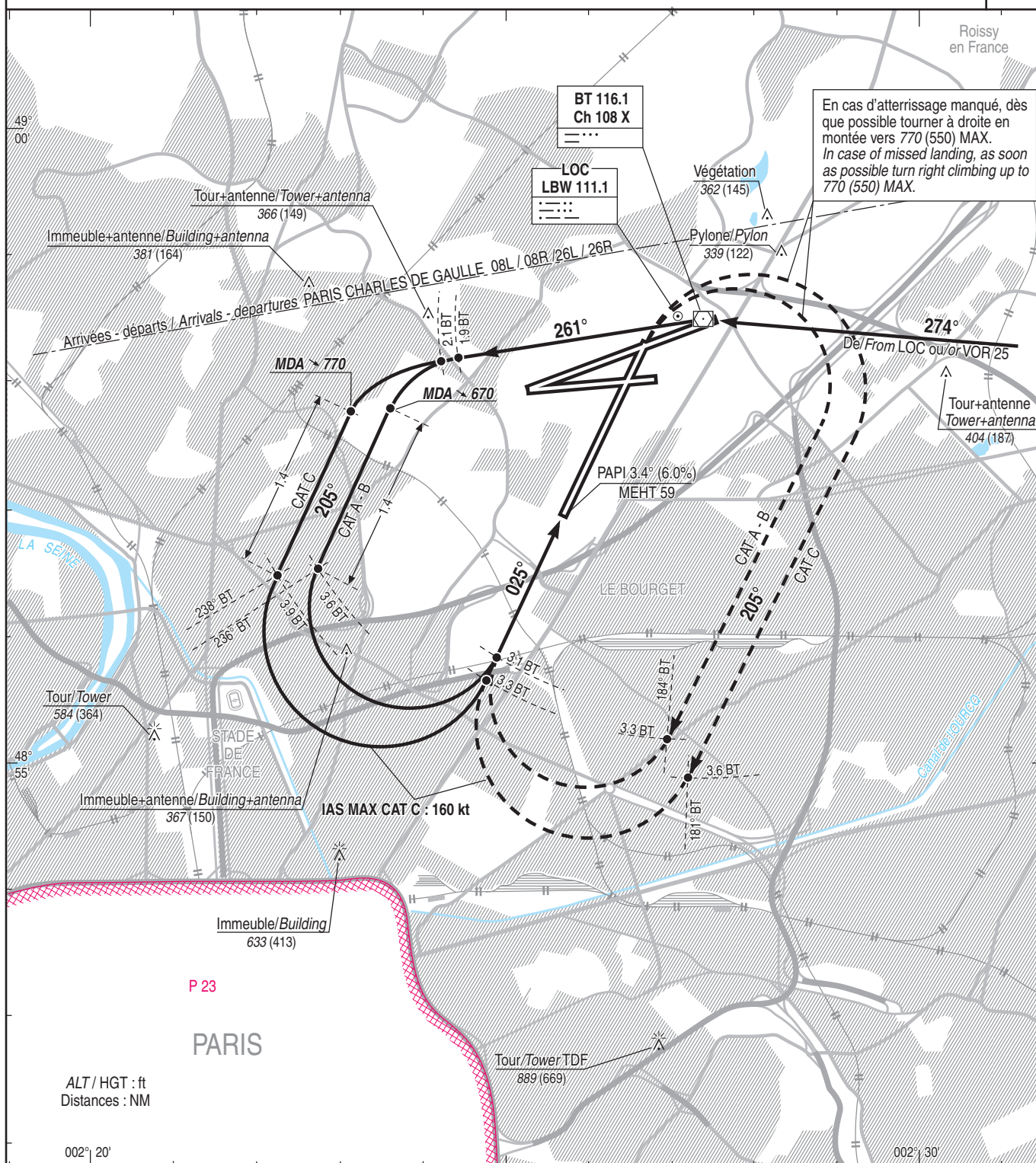
CAT A B C

ALT AD : 220 (8 hPa), DTHR : 144

PARIS LE BOURGET

VPT b RWY 03

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
0°
(15)

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres.

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT b		Observations / Remarks : Surface de protection obstacle du PAPI limitée à 7 km / OCS PAPI limited at 7 km. CAT A, B : Descendre de la MDA vers 670 (450) sur la branche vent arrière (RM 205°). Ne pas descendre en dessous de 670 (450) avant le début du segment rectiligne d'alignement. Descend from MDA to 670 (450) on downwind leg (MAG 205°). Do not descend below 670 (450) before the beginning of straight line segment. CAT C : IAS MAX 160 kt. Descendre de la MDA vers 770 (550) sur la branche vent arrière (RM 205°). Ne pas descendre en dessous de 770 (550) avant le début du segment rectiligne d'alignement. MAX IAS 160 kt. Descend from MDA to 770 (550) on downwind leg (MAG 205°). Do not descend below 770 (550) before the beginning of straight line segment.
	MDA (H)	VIS	
A	730 (510)	1500	
B	730 (510)	1600	
C	830 (610)	2400	

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUEIDENT
X

AMDT 05/17 CHG : VAR, orientations.

© SIA

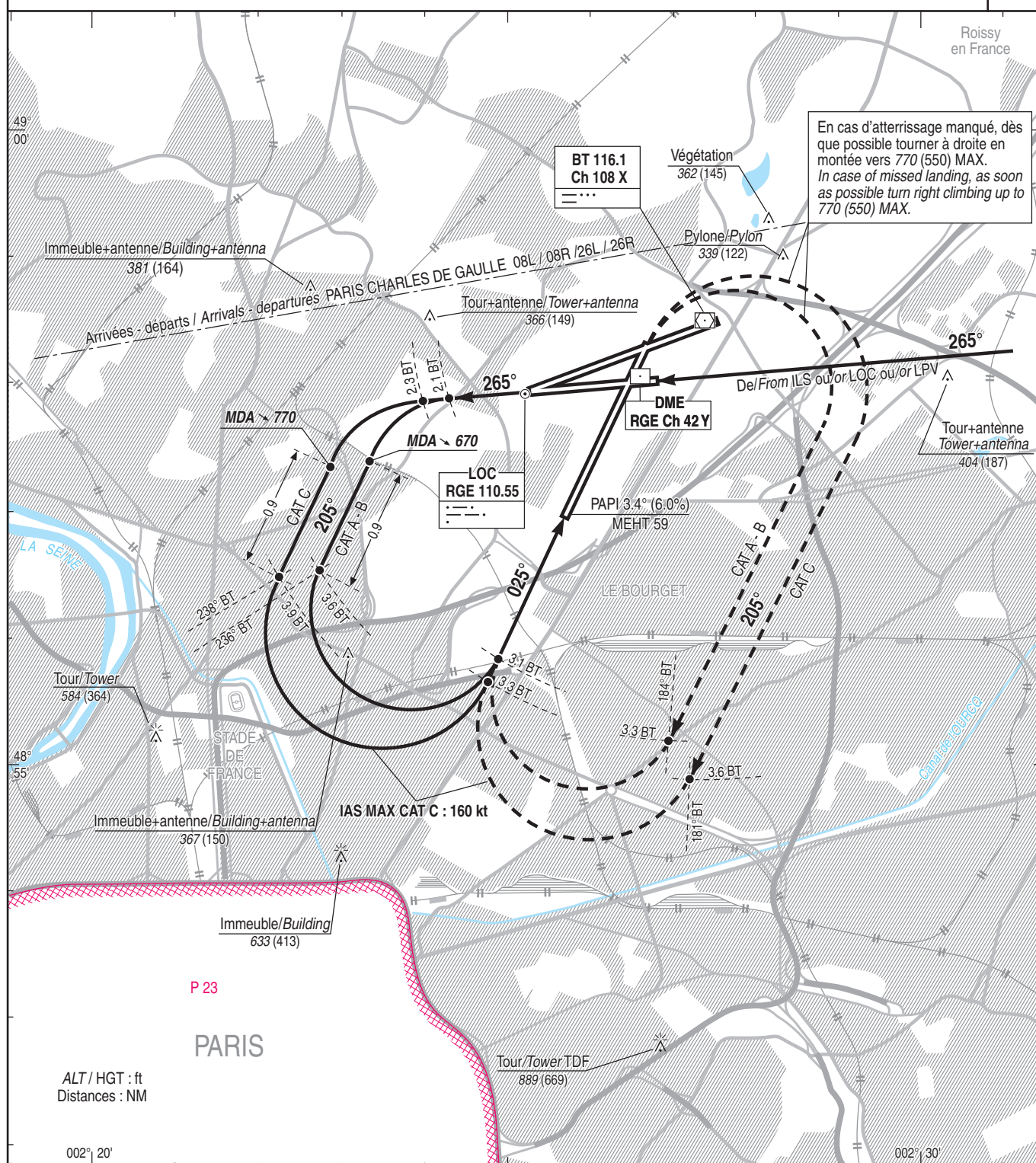
PARIS LE BOURGET

Instrument
CAT A B C

ALT AD : 220 (8 hPa), DTHR : 144

VPT c RWY 03

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

$$\text{VAR}_{0^\circ} \quad (15)$$


MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT			VPT c	Observations / Remarks : Surface de protection obstacle du PAPI limitée à 7 km / OCS PAPI limited at 7 km.
				CAT A, B : Descendre de la MDA vers 670 (450) sur la branche vent arrière (RM 205°). Ne pas descendre en dessous de 670 (450) avant le début du segment rectiligne d'alignement. <i>Descend from MDA to 670 (450) on downwind leg (MAG 205°). Do not descend below 670 (450) before the beginning of straight line segment.</i>
			MDA (H)	VIS
A	720 (500)		1500	CAT C : IAS MAX 160 kt. Descendre de la MDA vers 770 (550) sur la branche vent arrière (RM 205°). Ne pas descendre en dessous de 770 (550) avant le début du segment rectiligne d'alignement. <i>MAX IAS 160 kt. Descend from MDA to 770 (550) on downwind leg (MAG 205°). Do not descend below 770 (550) before the beginning of straight line segment.</i>
B	720 (500)		1600	
C	820 (600)		2400	

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

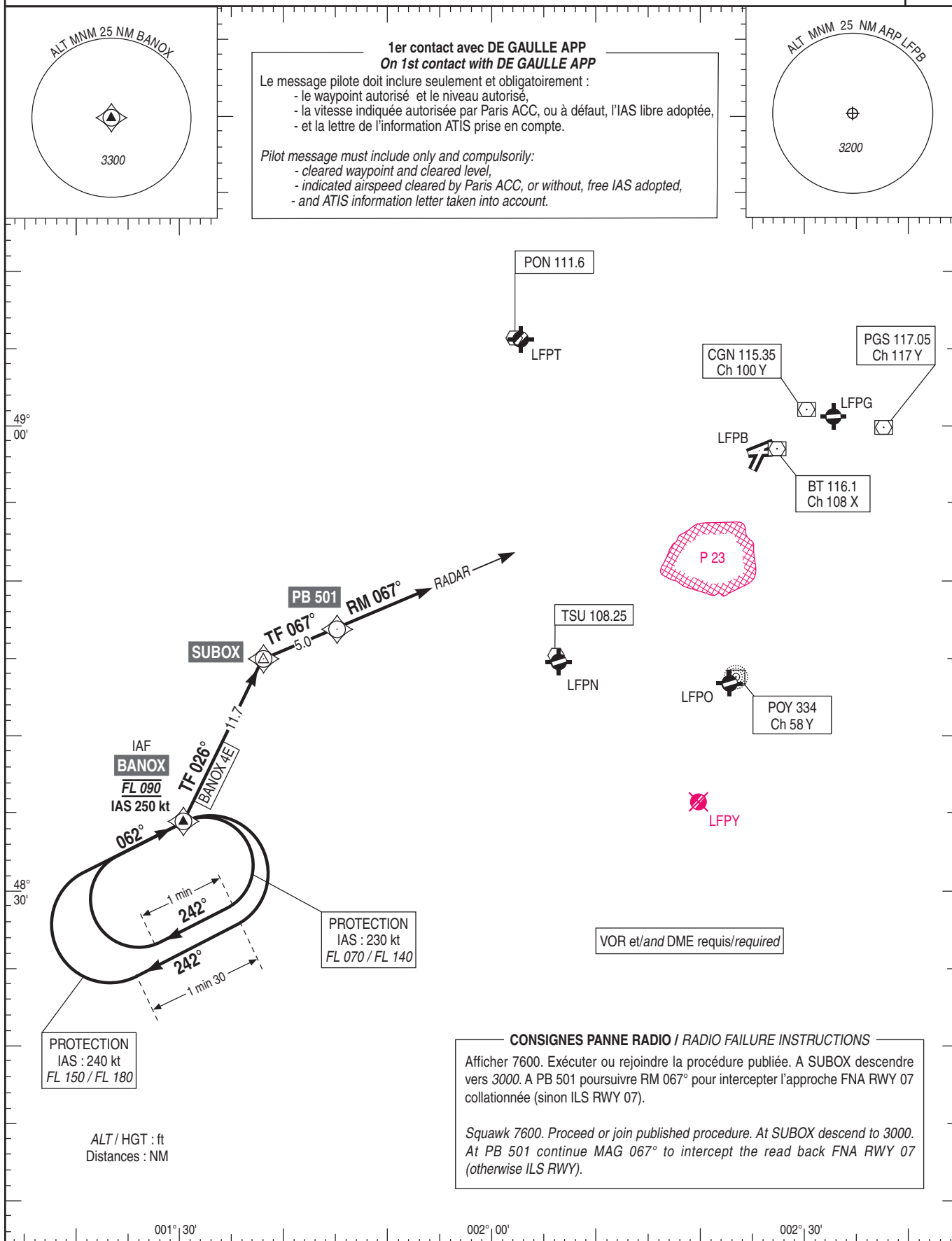
CAT A B C D

PARIS LE BOURGET

INA RNAV (GNSS ou/ou DME/DME) BANOX 4E RWY 07

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
0°
(15)



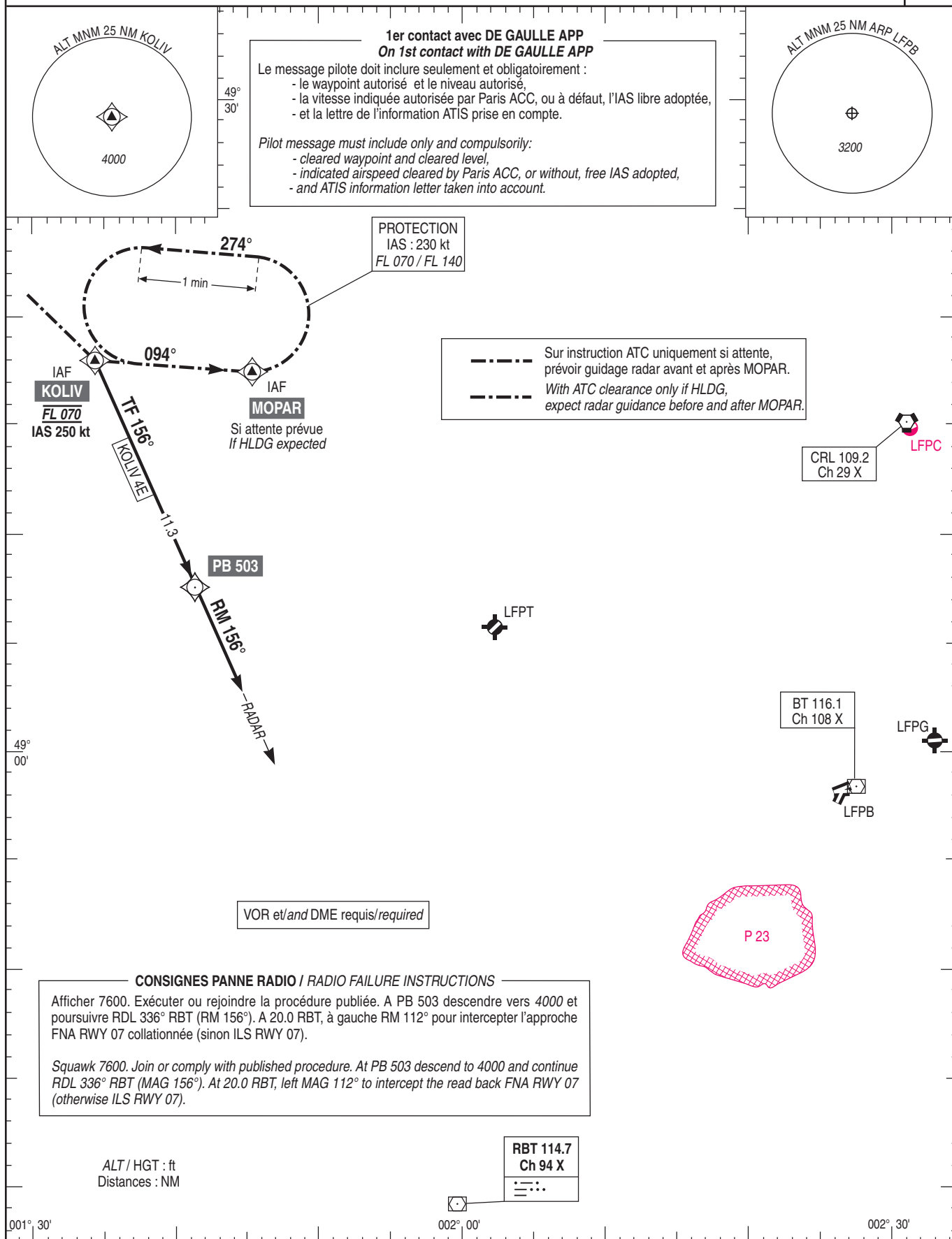
PARIS LE BOURGET

INA RNAV (GNSS ou/or DME/DME) KOLIV 4E RWY 07

CAT A B C D

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
0°
(15)

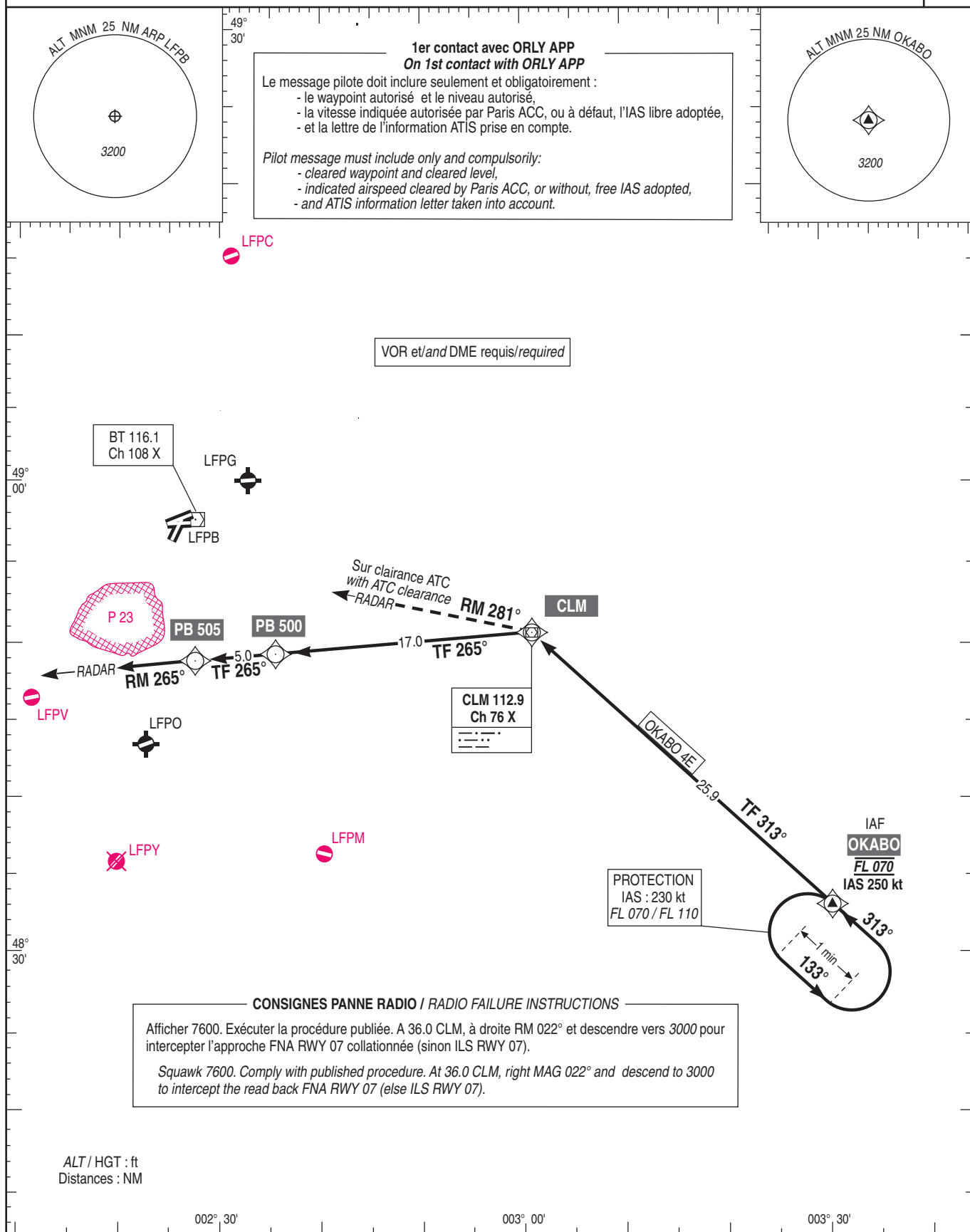


APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach***PARIS LE BOURGET**

CAT A B C D

INA RNAV (GNSS ou/or DME/DME) OKABO 4E RWY 07

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
0°
(15)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

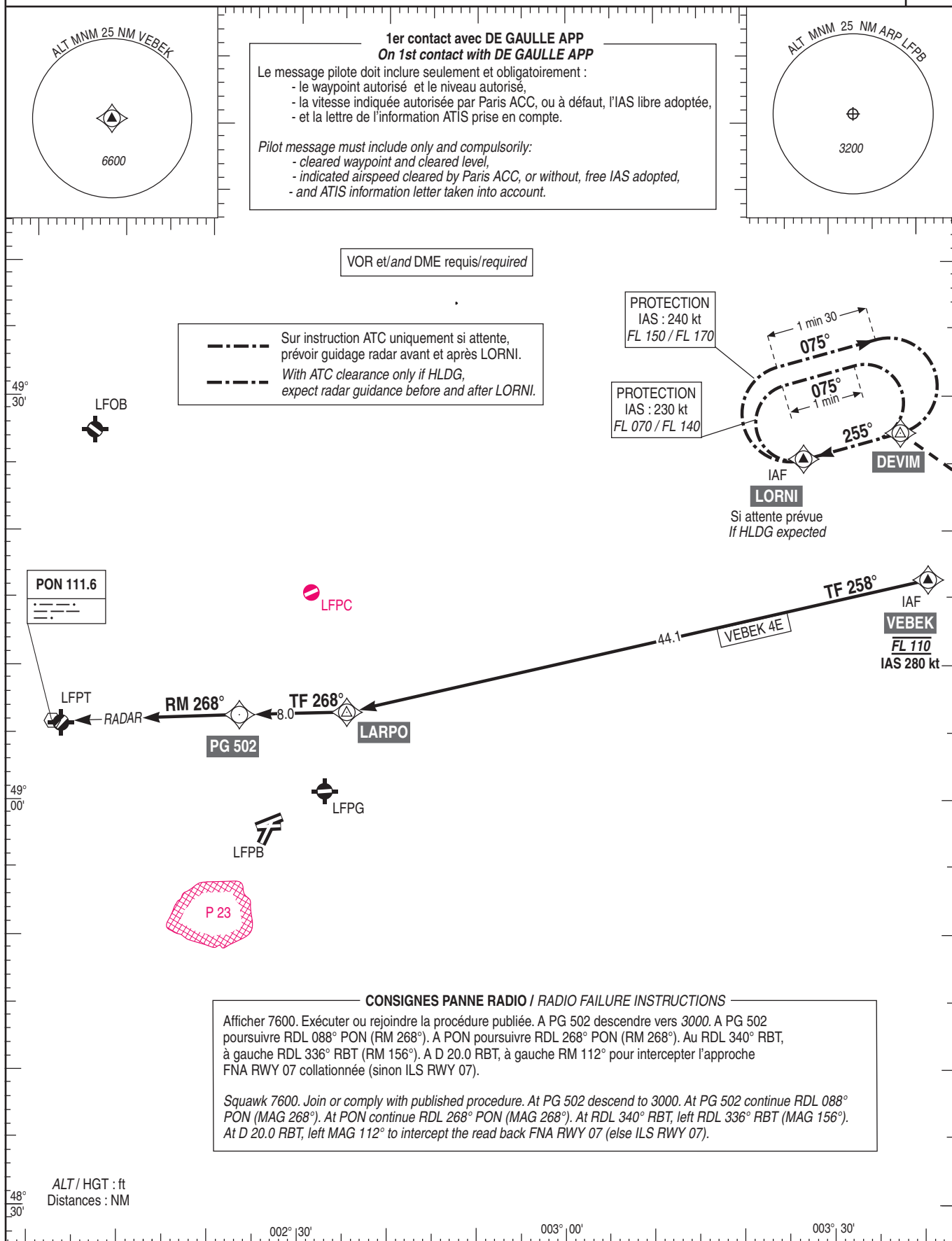
Instrument approach

CAT A B C D

PARIS LE BOURGET

INA RNAV (GNSS ou/ou DME/DME) VEBEK 4E RWY 07

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
0°
(15)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PARIS LE BOURGET

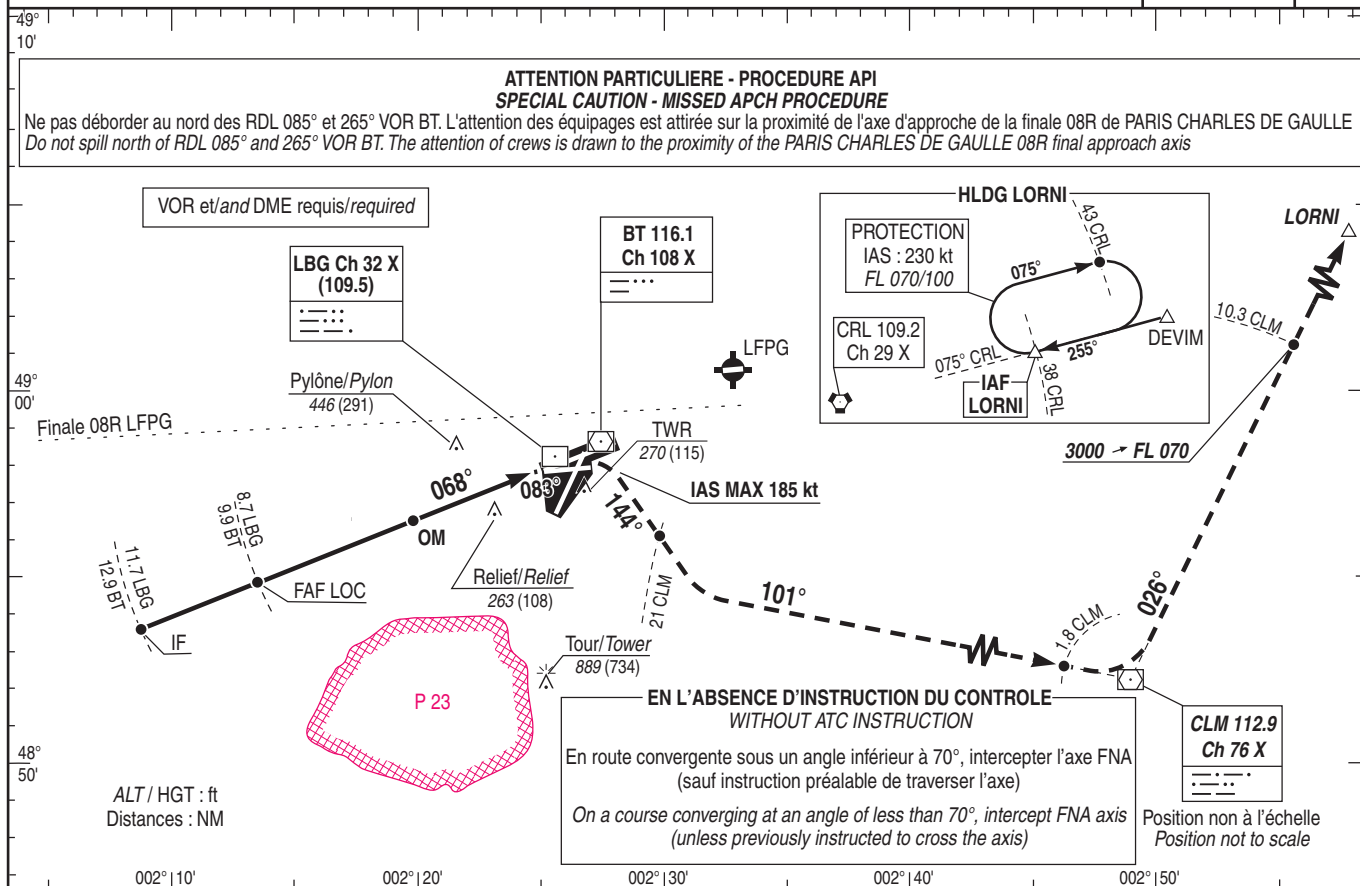
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 220, DTHR : 155 (6 hPa)

FNA ILS CAT I ou/ou LOC RWY 07

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

ILS - DME
LBG 109.5
RDH : 50VAR
0°
(15)

(2) API : A droite RM 083° en montée vers 700 (545), pour intercepter et suivre le RDL 144° BT (RM 144°). A 21 NM CLM monter vers 3000 (2845). Interceptor et suivre le RDL 281° CLM (RM 101°). A 1.8 NM CLM, tourner à gauche pour intercepter et suivre RDL 026° CLM (RM 026°) vers LORNI. A 10.3 NM CLM, monter au FL070. Ne pas tourner avant 1 NM LBG (MAPT). Monter à 1100 (945) avant d'accélérer en palier.

(2) Missed APCH : Turn right MAG 083° climbing up to 700 (545) to intercept and follow RDL 144° BT (MAG 144°). At 21 NM CLM climb up to 3000 (2845). Intercept and follow RDL 281° CLM (MAG 101°). At 1.8 NM CLM, turn left to intercept and follow RDL 026° CLM (MAG 026°) to LORNI. At 10.3 NM CLM, climb up to FL 070. Do not turn before 1 NM LBG (MAPT). Climb up to 1100 (945) prior to level acceleration.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT DTHR

CAT	ILS		OCH ILS	LOC OCH : 412		MVL / Circling (1)		DME LBG NM 8 7 6 5 4 3 2 ALT 2760 2430 2100 1770 1440 1120 790 (HGT) (2605) (2275) (1945) (1615) (1285) (965) (635)							
	DA (H)	RVR		MDA (H)	RVR	MDA (H)	VIS								
A	480 (320)	1000	316	570 (420)	1500	740 (580)	1500								
B	480 (320)	1000	316			740 (580)	1600								
C	480 (320)	1000	316			1290 (1130)	2400								
D	480 (330)	1100	325			1290 (1130)	3600								
DL	480 (330)	1100	325	-	-	-	-								

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord des RDL 087° et 267° VOR BT. / Circling prohibited North of RDL 087° and 267° VOR BT.

(2) Voir consignes AD 2 LFPB ADC TEXT03 / See AD 2 LFPB ADC TEXT03.

FAF - DTHR	8.6 NM	70 kt 07 min 20	85 kt 06 min 03	100 kt 05 min 08	115 kt 04 min 28	130 kt 03 min 57	160 kt 03 min 13	185 kt 02 min 47
VSP (ft/min)		372	451	531	610	690	849	982

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PARIS LE BOURGET

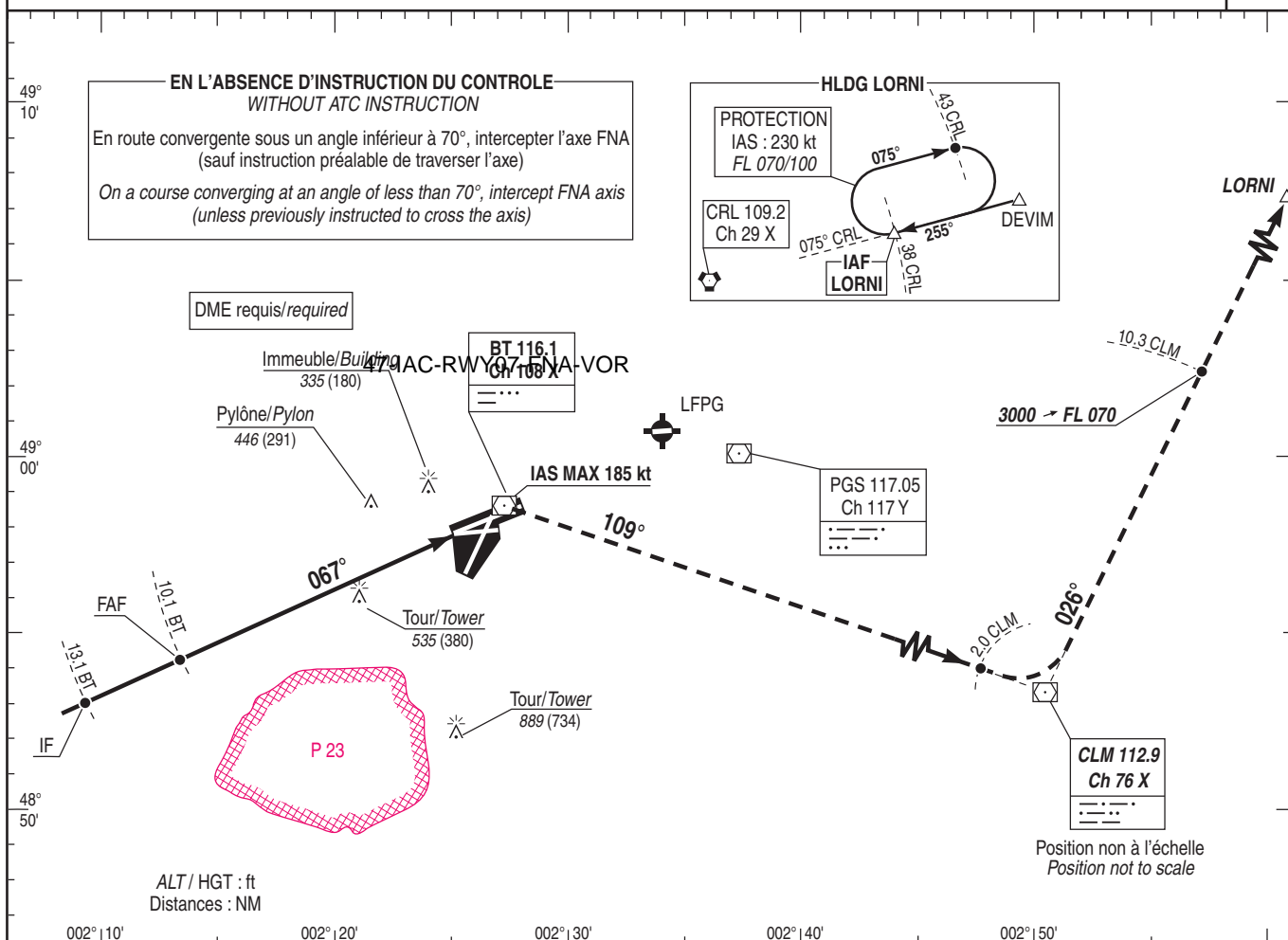
Instrument approach

CAT A B C D

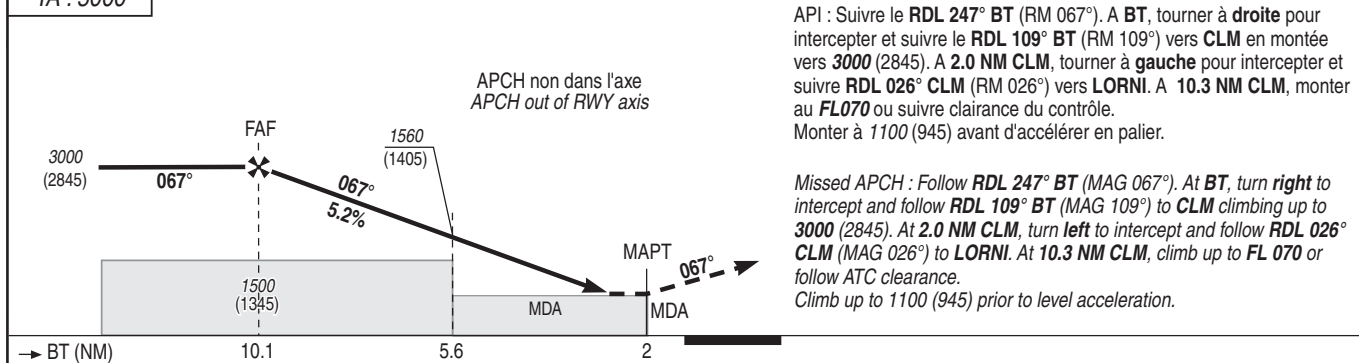
ALT AD : 220, DTHR : 155 (6 hPa)

FNA VOR RWY 07

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
0°
(15)

TA : 5000



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT DTHR

CAT	VOR OCH : 430		MVL / Circling		DME BT								
	MDA (H)	RVR	MDA (H)	VIS	NM	10	9	8	7	6	5	4	3
A	590 (430)	1500	740 (580)	1500	ALT	2960	2640	2320	2000	1680	1360	1040	730
B		1500	740 (580)	1600	(HGT)	(2805)	(2485)	(2165)	(1845)	(1525)	(1205)	(885)	(575)
C		1600	1290 (1130)	2400									
D		1600	1290 (1130)	3600									

Observations/Remarks : MVL interdites au Nord des RDL 087° et 267° VOR BT. / Circling prohibited North of RDL 087° and 267° VOR BT.

FAF - DTHR	8.8 NM	70 kt 07 min 31	85 kt 06 min 12	100 kt 05 min 16	115 kt 04 min 35	130 kt 04 min 03	160 kt 03 min 18	185 kt 02 min 51
VSP (ft/min)		372	451	531	610	690	849	982

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

API	IDENT	VSS	OCH
X	X	X	X

AMDT 05/17 CHG : VAR, orientations, distance.

© SIA

PARIS LE BOURGET

CAT A B C D

ALT AD : 220, DTHR : 155 (6 hPa)

RNAV (GNSS) RWY 07

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

EGNOS
CH 44250
E07A
RDH : 50

VAR
0°
(15)

- EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTROLE-

WITHOUT ATC INSTRUCTION

En route convergente sous un angle inférieur à 70°, intercepter l'axe FNA
(sauf instruction préalable de traverser l'axe)

*On a course converging at an angle of less than 70°, intercept FNA axis
(unless previously instructed to cross the axis)*

PANNE DE GUIDAGE GNSS LORS DE L'APPROCHE

LOSS OF GNSS GUIDANCE IN APPROACH

Avant le FAP: guidage radar à 3000 (2845).
Après le FAP: à droite route 090° en montée vers 3000 (2845),
puis guidage radar.

Before FAP: radar vectoring at 3000 (2845).

After FAP: right track 090°, climb to 3000 (2845), then radar vectoring.

—HLDG LORNI

PROTECTION
IAS : 230 kt
ZP: 14000

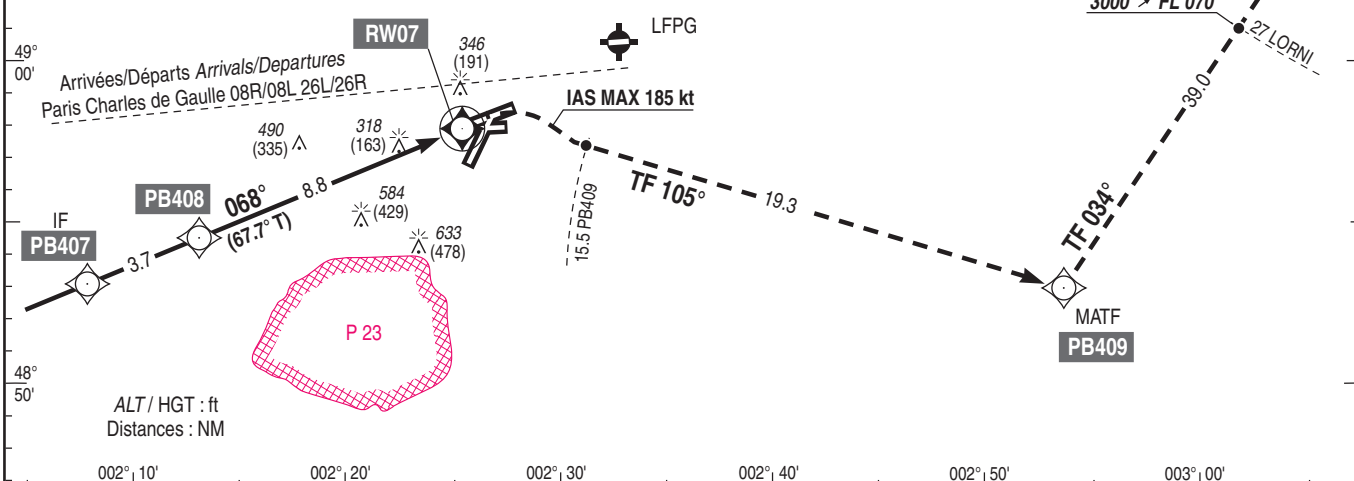
LORNI

Prévoir un guidage radar pour rejoindre l'axe de piste.
Expect radar vectoring to RWY extended centerline.

Voir / see AD 2 LFPG AMSR.

AD 2 LFPB ADC TEXT 02 (section 1.1).

Minima LPV uniquement
LPV minima only



TA : 5000

API : A **RW07** tourner **à droite** route **TF 105°** vers **PB409** en montée vers **730 (575)**.

A 15.5 NM PB409 monter vers 3000. A PB409 tourner à gauche vers LORNI.

A 27 NM LOBNI monter au **EL070** ou suivre clairance du contrôle.

Monter à 1100 (945) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At **RW07** turn **right** track **TF 105°** to **PB409** climbing to 730 (575).*

At 15.5 NM PB409 climb up to 3000. At PB409 turn left to LORNI.

At **27 NM LORNI**, climb up to **FL 070** or follow ATC clearance.

Climb up to 1100 (945) prior to level acceleration.

→ DTHR (NM)

12.5 8.8 0

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	LPV API : 2.5%		LPV API : 5%		OCH LPV 2.5%	OCH LPV 5%	MVL / Circling		DIST RWY07							
	DA (H)	RVR	DA (H)	RVR			MDA (H)	VIS								
	A	600 (430)	1500	520 (370)			1300	422	363	740 (580)	1500	NM	8	7	6	5
B	610 (440)	1500	530 (380)	1300	432	373	740 (580)	1600	ALT	2750	2430	2110	1820	1500	1170	850
C	620 (450)	1700	540 (390)	1400	442	382	1290 (1130)	2400	(HGT)	(2595)	(2275)	(1955)	(1665)	(1345)	(1015)	(695)
D	630 (460)	1700	550 (400)	1400	452	392	1290 (1130)	3600								

Observations/Remarks : MVL interdites au Nord des RDL 087° et 267° VOR BT. / Circling prohibited North of RDL 087° and 267° VOR BT.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - RW07	8.8 NM	07 min 31	06 min 12	05 min 16	04 min 35	04 min 03	03 min 18	02 min 51
VSP (ft/min)		372	451	531	610	690	849	982



API	IDENT	VSS
X	X	X

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PARIS LE BOURGET

Instrument approach

CAT A B C D

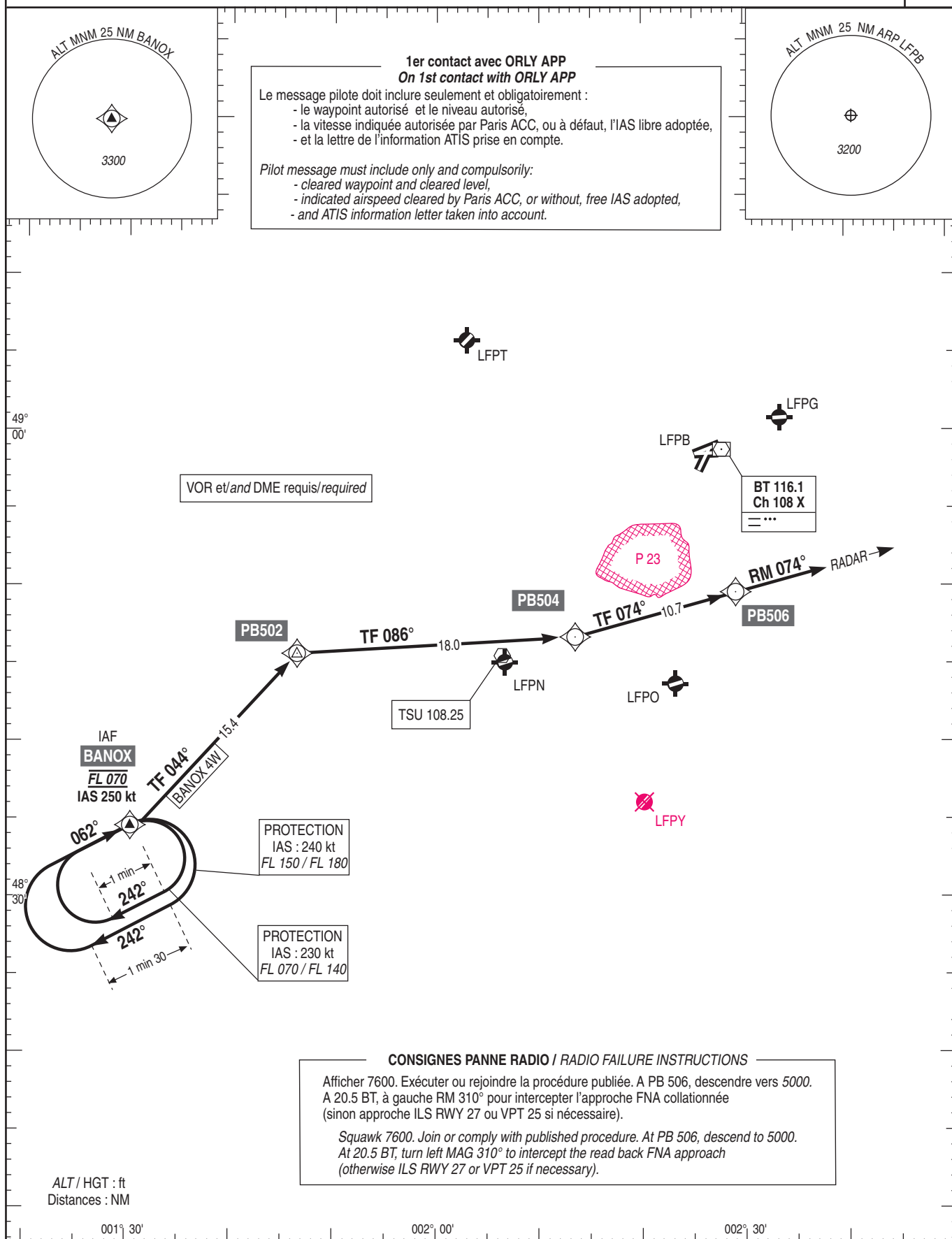
INA RNAV (GNSS ou/ou DME/DME) BANOX 4W RWY 25-27

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR

0°

(15)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

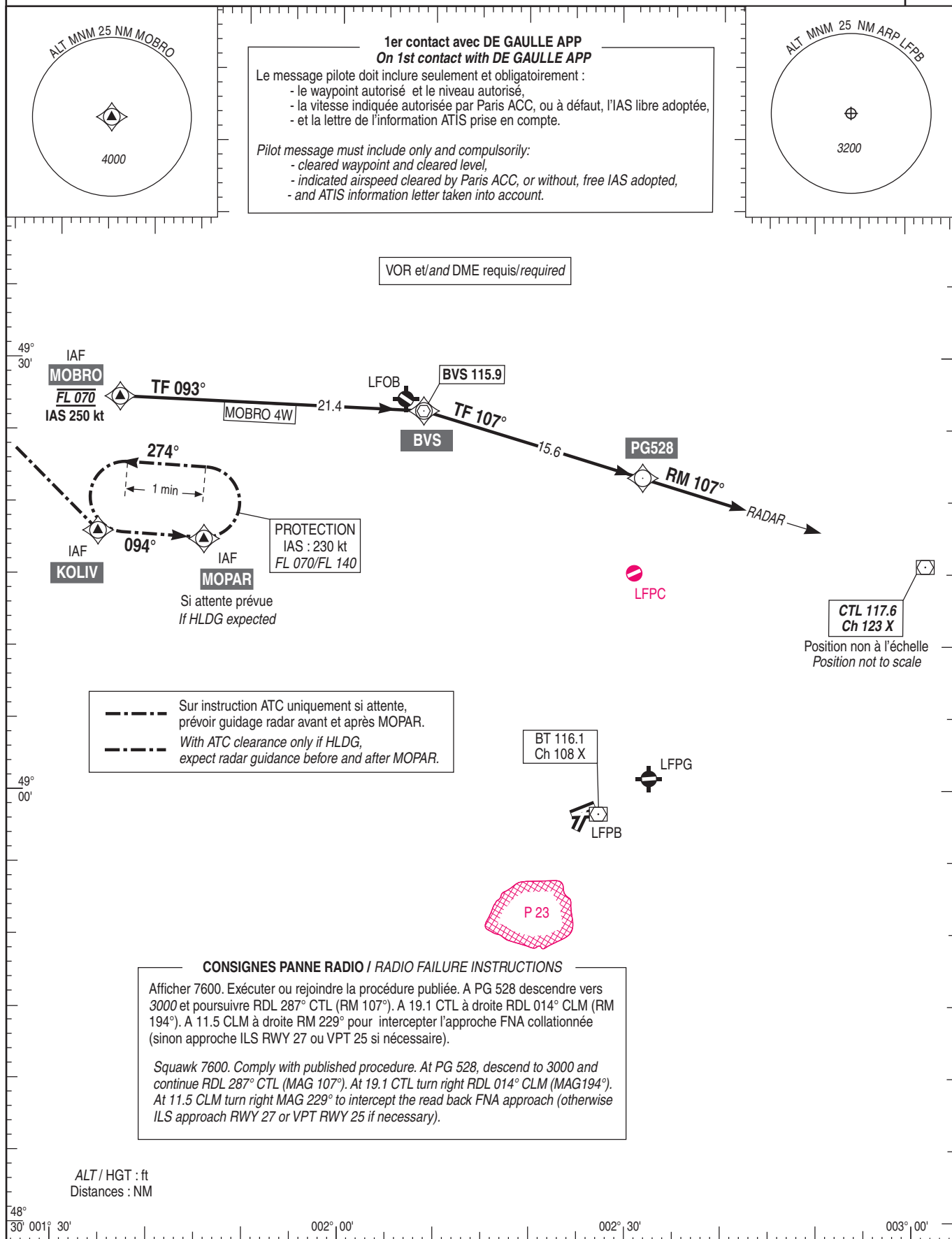
PARIS LE BOURGET

Instrument approach

CAT A B C D

INA RNAV (GNSS ou/ou DME/DME) MOBRO 4W RWY 25-27

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
0°
(15)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

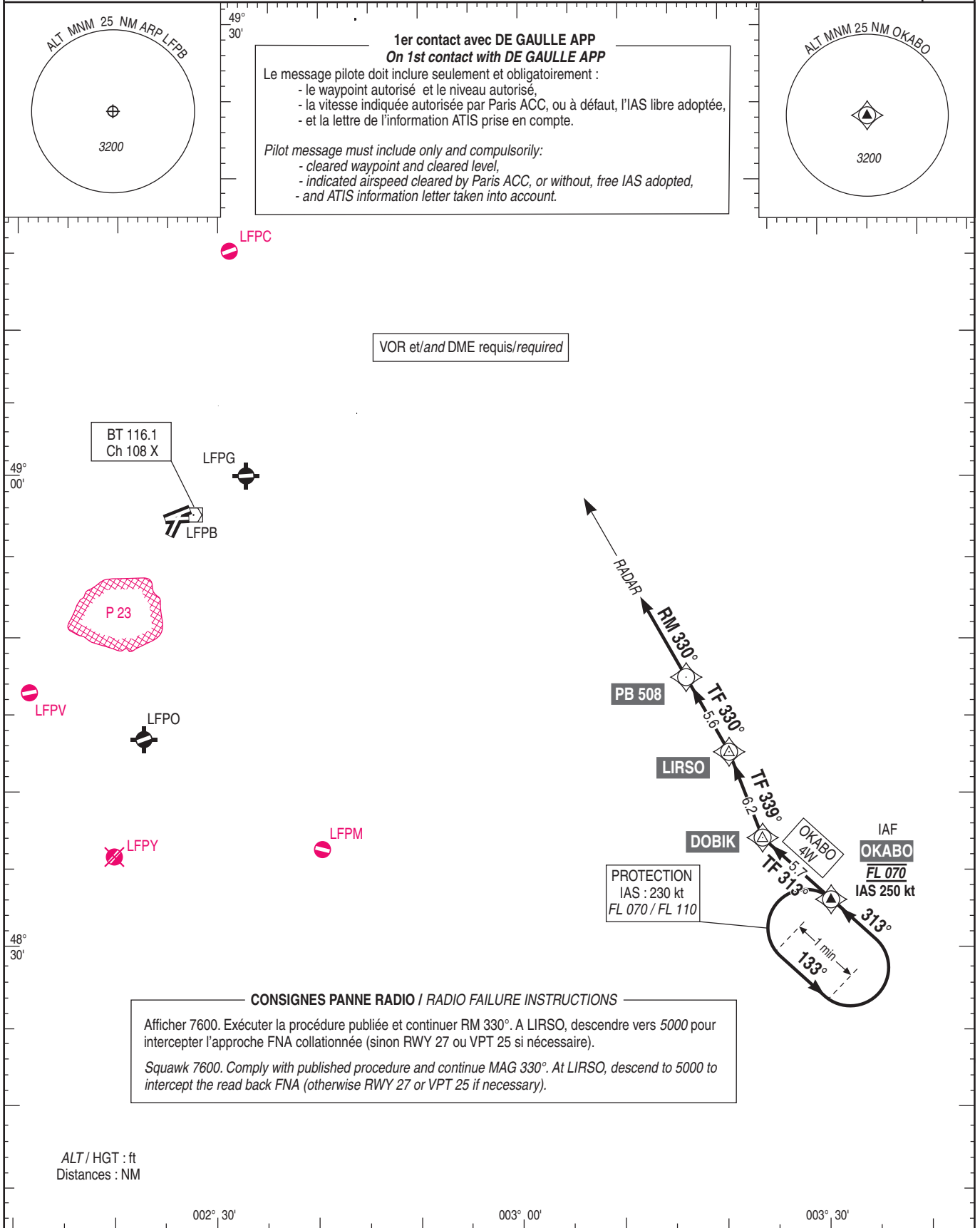
PARIS LE BOURGET

CAT A B C D

INA RNAV (GNSS ou/ou DME/DME) OKABO 4W RWY 25-27

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
0°
(15)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

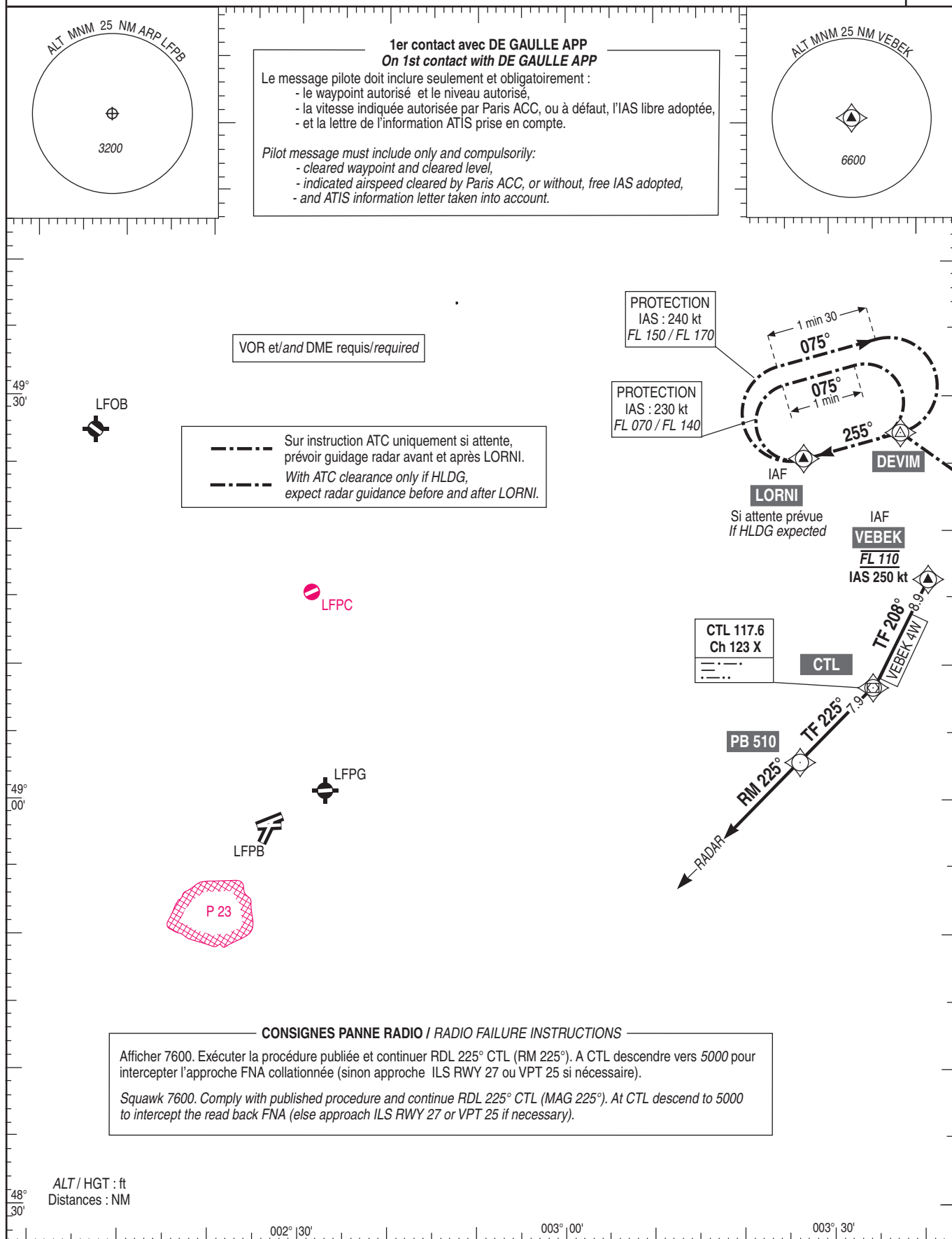
CAT A B C D

PARIS LE BOURGET

INA RNAV (GNSS ou/or DME/DME) VEBEK 4W RWY 25-27

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
0°
(15)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PARIS LE BOURGET

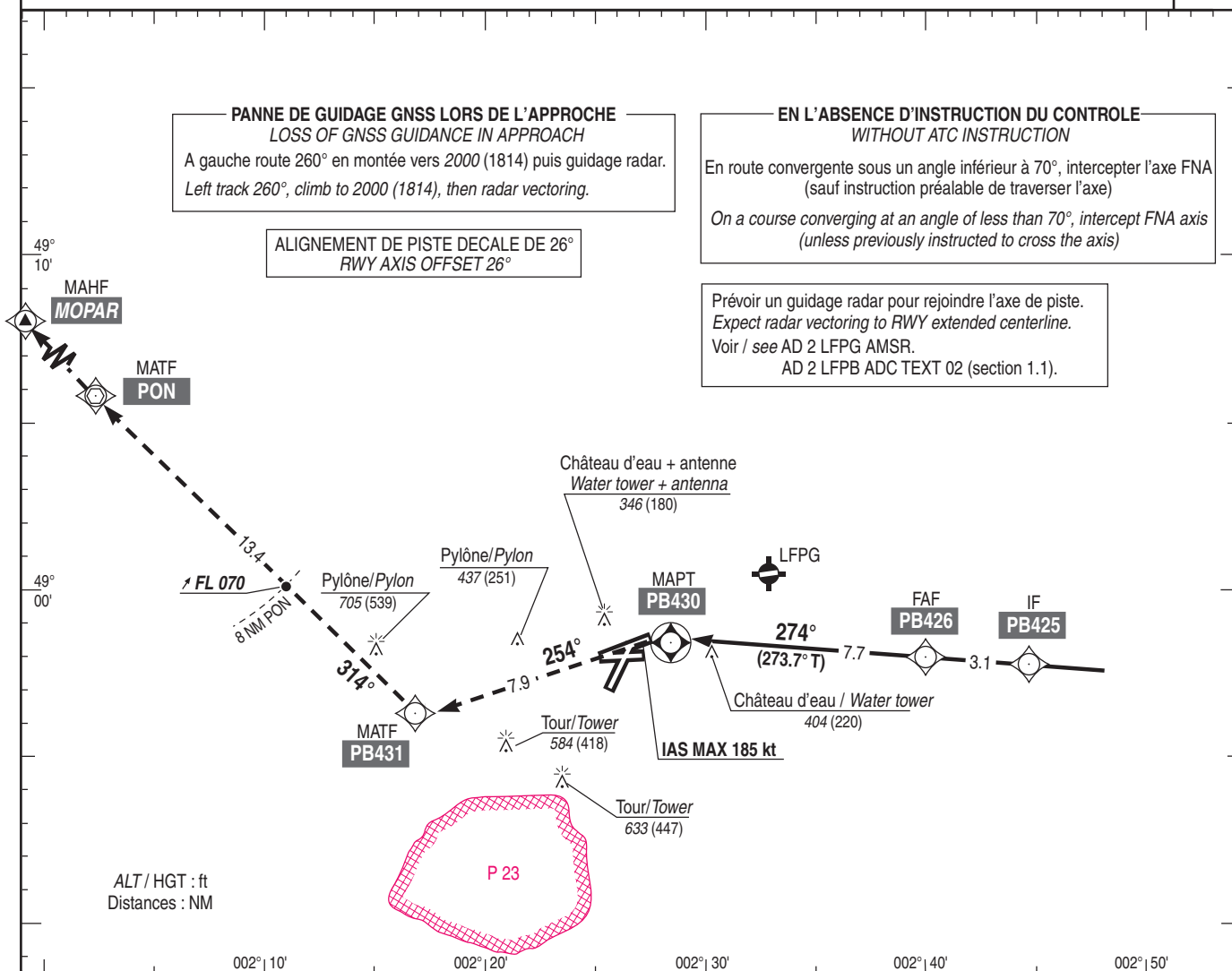
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 220, DTHR : 186 (7 hPa)

RNAV (GNSS) RWY 25

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
0°
(15)

TA : 5000

API : A PB430, à gauche vers PB431, en montée vers 2000 (1814).

A PB431, à droite vers PON. 8NM avant PON monter FL 070.

A PON procéder MOPAR ou suivre clairance du contrôle.

Monter à 1100 (914) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At PB430, left to PB431, climbing to 2000 (1814).

At PB431, right to PON. 8NM before PON climb FL 070.

At PON, proceed MOPAR or follow ATC clearance.

Climb up to 1100 (914) prior to level acceleration.

DTHR ← (NM)

0

1

8.7

11.8

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres. / Vertical distances in feet, VIS in metres.

REF HGT : ALT DTHR

CAT	LNAV		MVL / Circling (1) RWY25 seulement / only		DIST PB430						
	MDA (H)	RVR	MDA (H)	VIS	NM	7	6	5	4	3	2
A	890 (700)	1900	890 (700)	1900	ALT	2783	2465	2146	1830	1510	1190
B	890 (700)	1900	890 (700)	1900	(HGT)	(2597)	(2279)	(1960)	(1644)	(1324)	(1004)
C	1030 (840)	2400	1030 (840)	2400							
D	1220 (1030)	3600	1220 (1030)	3600							

Observations/Remarks : (1) MVL: IAS MAX 185 kt; interdites au Nord de l'axe d'approche finale GNSS / Circling: IAS MAX 185 kt; prohibited North of GNSS final approach axis.

FAF - PB430	7.7 NM	70 kt 07 min 26	85 kt 06 min 08	100 kt 05 min 13	115 kt 04 min 32	130 kt 04 min 00	160 kt 03 min 15	185 kt 02 min 49
VSP (ft/min)		372	451	531	610	690	849	982

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

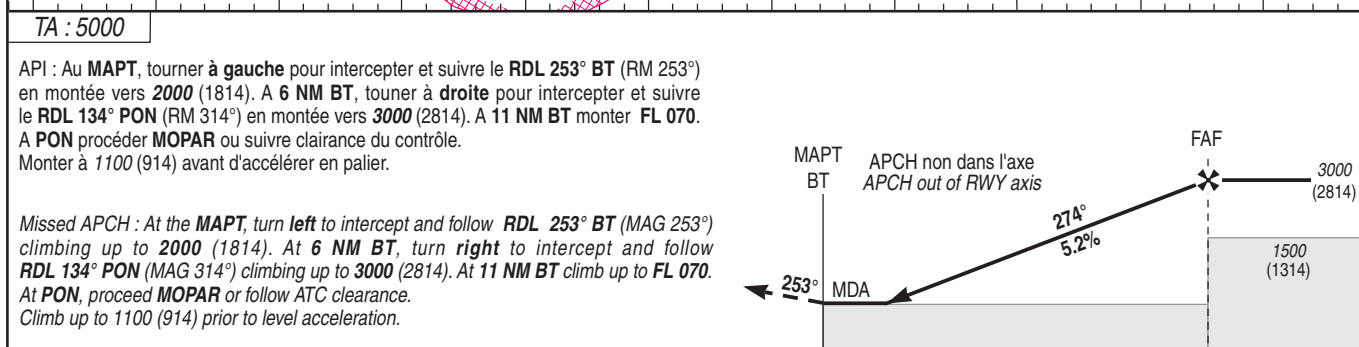
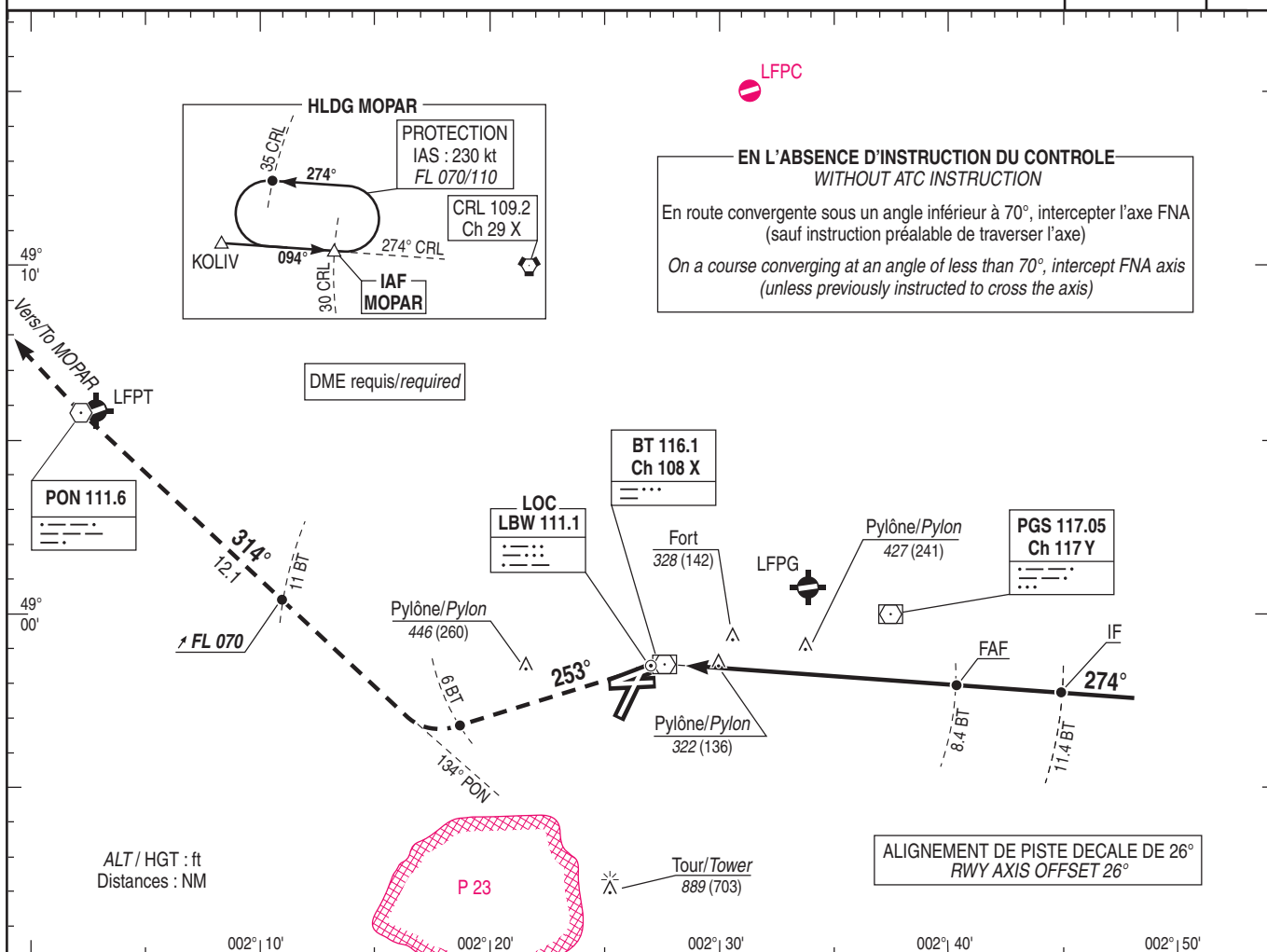
CAT A B C D

ALT AD : 220, DTHR : 186 (7 hPa)

PARIS LE BOURGET

LOC a et/and VOR a RWY 25

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

LOC
LBW 111.1VAR
0°
(15)

CAT	LOC a		VOR a		MVL/Circling (1)		DME BT							
	MDA (H)	RVR	MDA (H)	RVR	MDA (H)	VIS	NM	8	7	6	5	4	3	2
A	700 (520)	2400	700 (520)	2400	740 (550)	1800	ALT	2890	2570	2250	1930	1610	1300	980
B	700 (520)	2400	700 (520)	2400	740 (550)	2000	(HGT)	(2704)	(2384)	(2064)	(1744)	(1424)	(1114)	(794)
C	800 (610)	2800	800 (610)	2800	1290 (1100)	2800								
D	890 (700)	3600	890 (700)	3600	1290 (1100)	3600								

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord des RDL 087° et 267° VOR BT. / Circling prohibited North of RDL 087° and 267° VOR BT.

FAF - DTHR	8.7 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		07 min 27	06 min 08	05 min 13	04 min 32	04 min 01	03 min 15	02 min 49
		372	451	531	610	690	849	982

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

API	IDENT
X	X

AMDT 05/17 CHG : VAR, orientations.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PARIS LE BOURGET

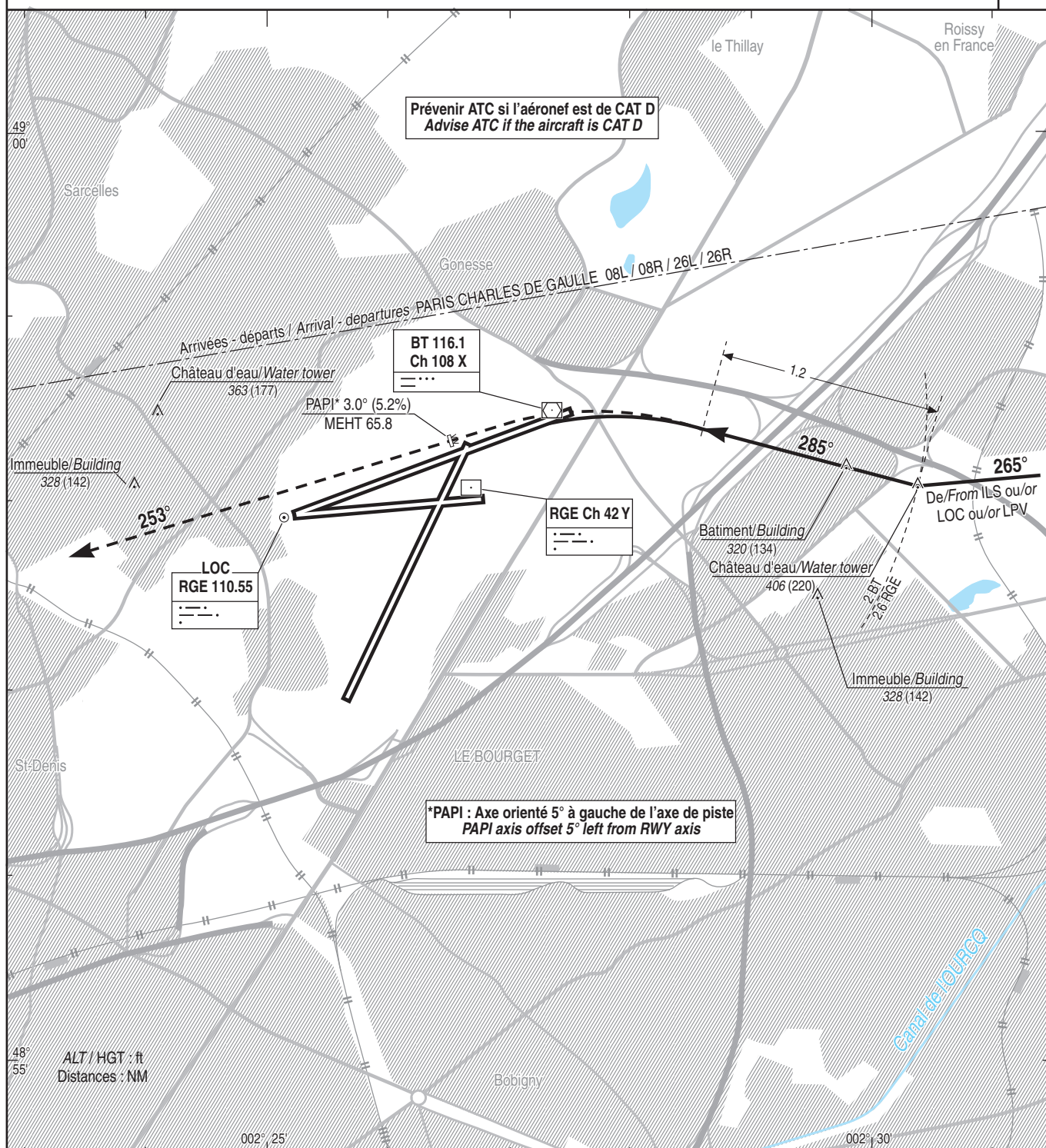
Instrument approach

CAT A B C D

VPT d RWY 25

ALT AD : 220, DTHR : 186 (7 hPa)

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
0°
(15)

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres.

REF HGT : ALT DTHR

CAT	VPT d		API : Intercepter et suivre le RDL 253° BT (RM 253°) en montée vers 2000 (1814). A 6 NM BT tourner à droite pour suivre le RDL 134° PON (RM 314°) en montée vers 3000 (2814). A 11 NM BT monter FL 070. A PON procéder MOPAR ou suivre clairance du contrôle. Monter à 1100 (914) avant d'accélérer en palier.
	MDA (H)	VIS	
A	1800	1800	Missed APCH : Intercept and follow RDL 253° BT (MAG 253°) climbing up to 2000 (1814). At 6 NM BT turn right to follow RDL 134° PON (MAG 314°) climbing up to 3000 (2814). At 11 NM BT climb up to FL 070. At PON, proceed MOPAR or follow ATC clearance. Climb up to 1100 (914) prior to level acceleration.
B	980 (790)	2000	
C		2800	
D		3600	

Observations / Remarks : MDA majorée (hauteur de passage au point de divergence) / increased MDA (crossing height at divergence point). PAPI voir / see AD 2 LFPB.14

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

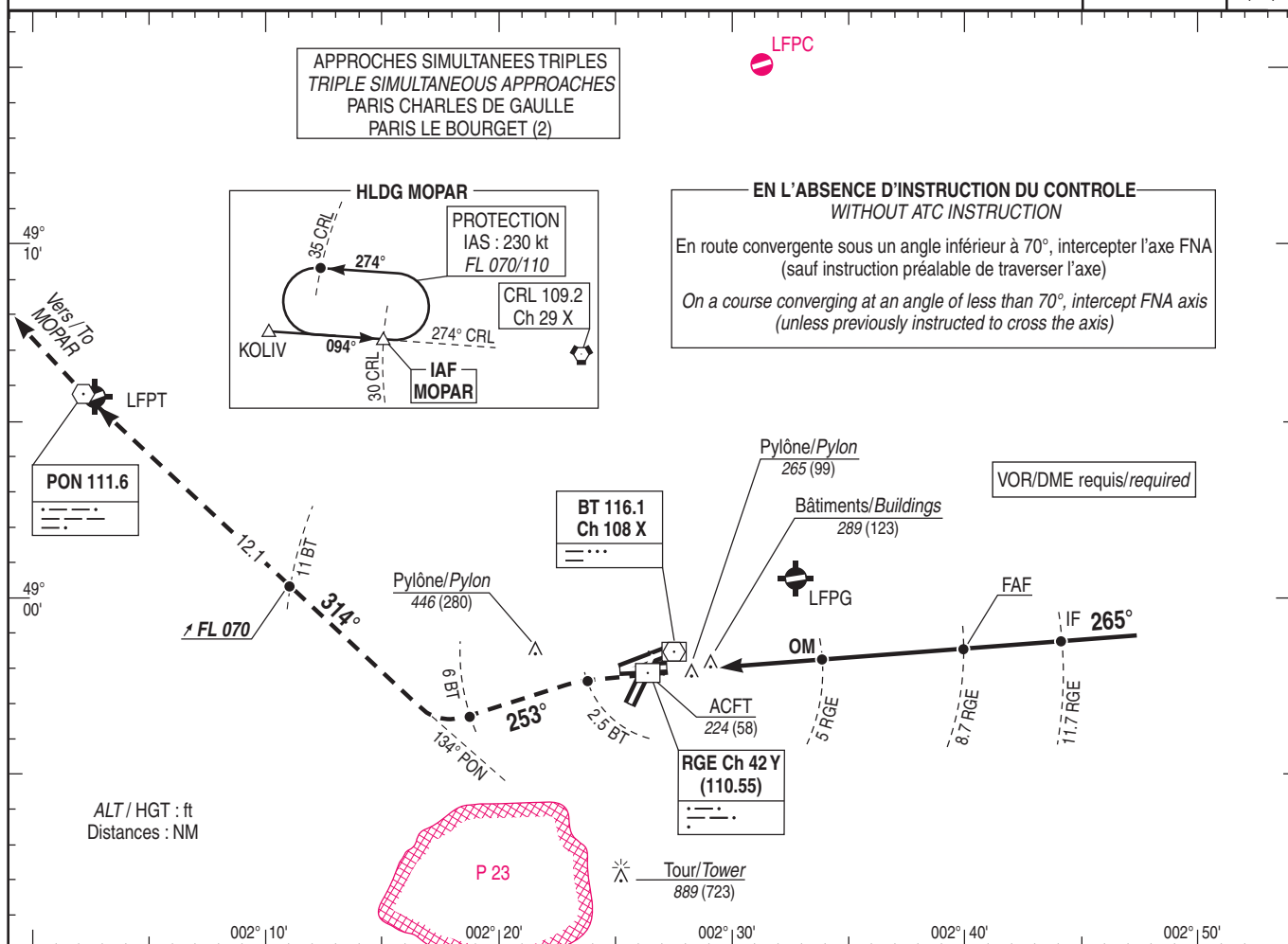
CAT A B C D

PARIS LE BOURGET

ALT AD : 220, THR : 166 (6 hPa)

FNA ILS CAT I ou/or LOC RWY 27

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

ILS - DME
RGE 110.55
RDH : 54VAR
0°
(15)

TA : 5000

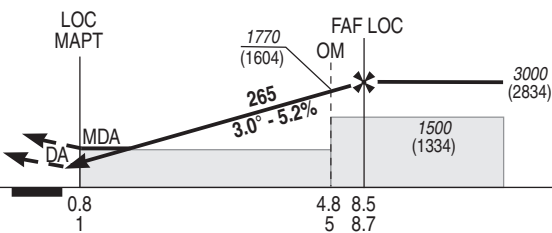
En cas de clearance / In case of clearance :

API : Monter dans l'axe vers 1000 (834). A 2.5 NM BT, tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 253° BT (RM 253°) en montée vers 2000 (1834). A 6 NM BT, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 134° PON (RM 314°) en montée vers 3000 (2834). A 11 NM BT monter FL 070. A PON procéder MOPAR ou suivre clearance du contrôle. Monter à 1100 (934) avant d'accélérer en palier.

à / at 2000 : FAP 5.7 NM RGE
à / at 4000 : FAP 11.7 NM RGE
à / at 5000 : FAP 14.6 NM RGE

Missed APCH : Climb straight ahead up to 1000 (834). At 2.5 NM BT, turn left to intercept and follow RDL 253° BT (MAG 253°) climbing up to 2000 (1834). At 6 NM BT, turn right to intercept and follow RDL 134° PON (MAG 314°) climbing up to 3000 (2834). At 11 NM BT climb up to FL 070. At PON proceed MOPAR or follow ATC clearance. Climb up to 1100 (934) prior to level acceleration.

THR ← (NM)
DME RGE ← (NM)



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS		OCH ILS	LOC OCH : 486		MVL / Circling (1)		DME RGE							
	DA (H)	RVR		MDA (H)	RVR	MDA (H)	VIS	NM	8	7	6	5	4	3	2
A	370 (200)	800	142	660 (490)	1500	740 (570)	1500	ALT	2760	2430	2100	1770	1450	1120	800
B	370 (200)		152		1500	740 (570)	1600	(HGT)	(2540)	(2210)	(1880)	(1604)	(1284)	(954)	(634)
C	370 (200)		167		1800	1290 (1120)	2400								
D	370 (200)		177		1800	1290 (1120)	3600								
DL	370 (200)		180		-	-	-	-							

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord des RDL 087° et 267° VOR BT. / Circling prohibited North of RDL 087° and 267° BT VOR.

(2) APPROCHES SIMULTANÉES : VOIR CONSIGNES AD 2 LFPB ADC TEXT03 / SIMULTANEOUS APPROACHES : SEE AD 2 LFPB ADC TEXT03.

FAF - THR	8.5 NM	70 kt 07 min 19	85 kt 06 min 01	100 kt 05 min 07	115 kt 04 min 27	130 kt 03 min 56	160 kt 03 min 12	185 kt 02 min 46
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	850	980

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

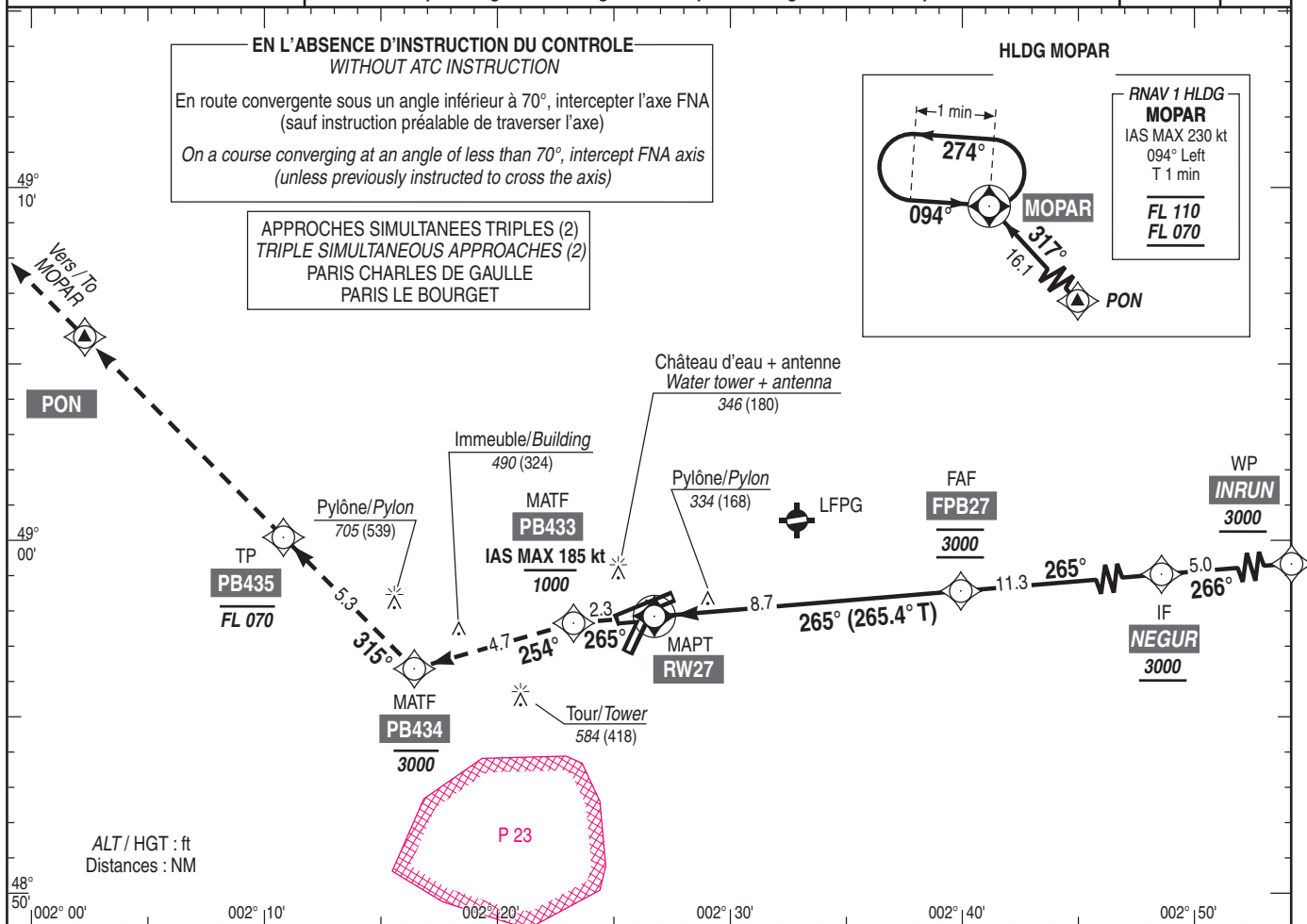
Instrument approach
CAT A B C D

PARIS LE BOURGET

ALT AD : 220, THR : 166 (6 hPa)

FNA RNAV (GNSS) RWY 27

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01	RNP APCH T° MNM Baro-VNAV : -20°C. Procédures RNAV non autorisées pendant les opérations simultanées Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNAV requis durant les opérations simultanées / LNAV procedures Not Authorized during simultaneous operations - Use of FD or AP providing RNAV track guidance required during simultaneous operations.	EGNOS CH 44001 E27A RDH : 54	VAR 0° (15)



API : Monter vers PB433 à 1000 (834) maximum.

A PB433, monter vers PB434 à 3000 (2834) maximum,
puis poursuivre vers PB435 à FL070 maximum.A PB435, continuer vers PON, puis procéder
MOPAR ou suivre clairance du contrôle.

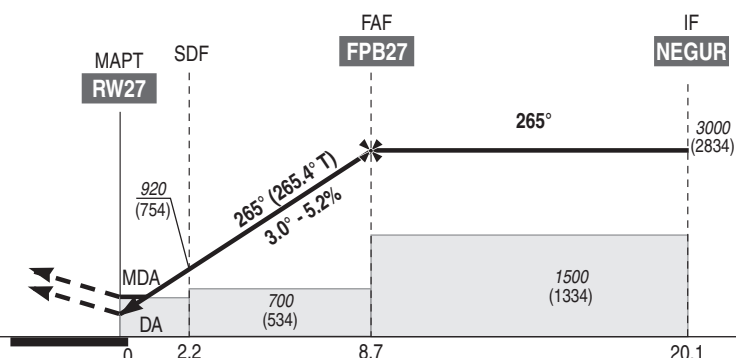
Monter à 1100 (934) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up to PB433 at 1000 (834) maximum.

At PB433, Climb up to PB434 at 3000 (2834) maximum,
then follow to PB435 at FL 070 maximum.At PB435, continue to PON, then
proceed MOPAR or follow ATC clearance.

Climb up to 1100 (934) prior to level acceleration.

THR ← (NM)



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT THR

CAT	LPV		OCH LPV	LNAV-VNAV		OCH	LNAV		MVL/Circling (1)		DIST RW27						
	DA (H)	RVR		DA (H)	RVR		MDA (H)	RVR	MDA (H)	VIS							
A			158	440 (270)	900	268			740 (570)	1500	NM	8	7	6	5	4	3
B			170	450 (280)	900	278	580 (420)	1500	740 (570)	1600	ALT	2770	2450	2130	1810	1490	1180
C	370 (200)	800	179	460 (290)	900	285			1290 (1120)	2400	(HGT)	(2604)	(2284)	(1964)	(1644)	(1324)	(1014)
D			189	480 (320)	1000	312			1290 (1120)	3600							
DL			189	-	-	-	-	-	-	-							

Observations/Remarks : (1) MVL : voir consignes ADC TEXT 03 / Circling : see ADC TEXT 03

(2) Mouvements simultanés : voir consignes ADC TEXT 04 / simultaneous movements : see ADC TEXT 04

FAF - RW27	8.7 NM	70 kt 07 min 29	85 kt 06 min 10	100 kt 05 min 14	115 kt 04 min 33	130 kt 04 min 02	160 kt 03 min 16	185 kt 02 min 50
VSP (ft/min)		372	451	531	610	690	849	982